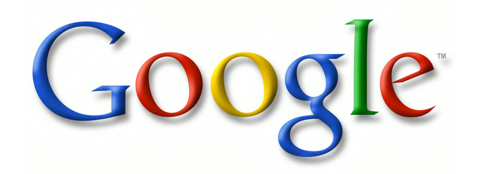
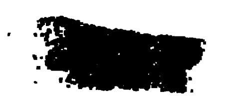








über

Posten

und

Post-Regale

mit Hinsicht auf

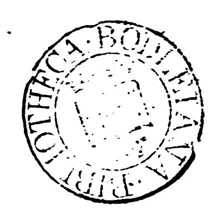
Volksgeschichte, Statistik, Archäologie und Erdkunde

von

Wilhelm Heinrich Matthias,

Hofrath, Geh. Archivar beim Königl. Post-Departement und Ritter des rothen Adler-Ordens 4ter Klasse.

Zweiter Band.



Im Selbstverlage.

Berlin, Posen und Bromberg,
In Commission bei Ernst Siegfried Mittler.

1832.

Inhalt
des
Zweiten Bandes.

Fortsetzung
des
zweiten Abschnitts.

Seite

Kapitel 7. Oesterreich.

Dritte Abtheilung.

Vom Post-Regale.

Erster Abschnitt.

Von Deutschlands vormaliger Staats-Verfassung.

Zweiter Abschnitt.

Vom Post-Regale.

Anhang.

Zweite Abtheilung.

Zweiter Abschnitt

Haupt-Post-Staaten.

(Fortsetzung.)

Kapitel 7.

Oesterreich.

§. 1.
Geschichte alter Zeit.

Schon zu der Römer Zeiten war Vindobona, das heutige Wien, eine ansehnliche Municipal- (Kreis-) Stadt, welche Bürgerrechte und eigene Gesetze besaß und zu Ober-Panonien (Hungarn) gerechnet wurde, bis Karl d. Gr. sie zum Hauptort von Avarien, Marchia austria (orientalis) ernannte, aus welchem Namen am Ende des zehnten Jahrhunderts die Benennungen Osterrichi, Mark Oestreich oder Oesterreich entstanden.

Herzog Leopold VII. von Oesterreich verlegte in den Zeiten der Kreuzzüge, bestimmter im Jahr 1198, seinen Aufenthalt dahin und verlieh ihr das Stapelrecht a), Kaiser Rudolph (I.) von Habsburg aber erklärte Wien (vermuthlich 1279) zu einer Hauptstadt, verweilte hier drei Jahr und sein Sohn, Herzog Albrecht von Oesterreich machte es 1283 zur Residenz. Von dieser Zeit an wuchs die Größe und Bedeutenheit der Stadt schon wegen des Hoflagers und des Durchgangs der Waaren zu

a) Stapelrecht heißt die Befugniß einer Stadt, durch- oder vorbeigehende Waaren anzuhalten, um ein Verkaufsrecht daran auszuüben.

Wagen und zu Schiffe nach Böhmen und Hungarn, und wegen ihres Handels und Verkehrs im Inlande und mit den Nachbarstaaten, besonders nach Italien. Nur findet sich nirgend, daß sie sich dem gerade in jener Zeit so weit verbreiteten Hansabunde angeschlossen habe.

Man muß annehmen, daß unter der Regierung der römischen Kaiser der Cursus publicus (Brief-Couriere) auch im jetzigen Oesterreich bestand, denn die Hauptstraße aus Italien nach Panonien ging durch Vindobona, als Hauptpunkt des großen Courses, die Seitenwege durch Istrien waren gefährlich, das Land wenig bevölkert, und der Handel im Innern unbedeutend. Im spätern Zeitraum muß die Stadt, bei dem Steigen ihres Ansehens und ihres Einflusses in Staats- und Handels-Angelegenheiten und zum Betrieb der Geschäfte, von jeher Briefsendungen benutzt haben, die ganz eigentlich seit Albrechts Zeit und als in Wien das Hoflager verblieb, zu Fuß, zu Pferde und zu Wagen bedeutend und geregelt müssen im Gange gewesen seyn.

In keiner Schrift wird zwar bestimmt gesagt, daß Oesterreichs Fürsten, selbst die Kaiser aus den frühern Geschlechtern, in Wien oder in andern Oertern eigene Anstalten zum Befördern ihrer Privat- und Staats-Briefe hatten, aber aus einigen Andeutungen läßt sich schließen, daß die Regenten aus ihren Hoflägern, welche gewöhnlich in den Reichsstädten gehalten wurden, eigene Sendboten (Couriere) abschickten, wenn aus dem Ort ihres Aufenthalts keine städtische Boten abgingen, oder, wenn Eil nöthig war, sich keine Boten vorfanden.

Kaiser Friedrich III. (1440—1493) zähe und unbiegsam in seinem Sinn und Willen, hatte sich gar manches Ungemach und Trübsal zugezogen und mit den Angelegenheiten in Italien befaßt, die ihm viel Unheil brachten. Um von jedem Ereigniß sogleich Nachricht zu erhalten, besoldete der Monarch bestimmte Eilboten (Couriere), welche sämmtlich gleich bekleidet waren, wie die heutigen Postillone. Ueber diese Dienstleute führte sein Ober-Jägermeister Roger (I.) von Taszis die Aufsicht,

und besorgte das Befördern der Boten auf eingerichteten Pferdewechseln durch das Herzogthum Steyermark und in der Grafschaft Tyrol. Diese Courierritte wurden nach dem Vorbild Frankreichs: Posten, und der Chef dieser Couriere, jener Roger, Maitre des Postes, Postmeister, genannt, denn am Schluß dieses Jahrhunderts kam die französische Benennung Postes häufig vor, ohne das Wesen der heutigen so benannten Anstalt zu ahnen. Man kannte nichts weiter als das Couriersenden.

Oesterreich ward 1453 zu einem Erzherzogthum erhoben und Kaiser Maximilian verlegte auf immer sein Hoflager nach Wien, wodurch der Verein und Zusammenfluß aller Kenntnisse, Künste und Gewerbegegenstände noch mehr gegründet wurde. In dieser Zeit entstand denn auch die Anordnung, daß die Haupt- und die wichtigsten Handelsstädte Deutschlands unter sich bestimmte und eigene Botengänge zu Fuß und Roß errichteten und durch diese geregelten Anstalten Wien mit Frankfurt a. M., Augsburg, Nürnberg, Leipzig, Prag, Krakau, Mayland, Venedig ꝛc. ꝛc. in Verbindung stand.

---

§. 2.

Reitende Post von Brüssel nach Italien und Wien, Postmeister in dieser Hauptstadt.

Die höchst bedenklichen Begebenheiten in Italien, die Besitznahme der Städte Genua, Mayland und Neapel von französischen Truppen (1500 und 1502) die Vereinigung der spanischen Königreiche zu einem mächtigen Staatskörper durch Ferdinand und Isabella, die nicht zu berechnenden Folgen der Entdeckung Amerika's, der vorhabende Feldzug gegen Venedig, das Bestreben des Kaisers, Papst zu werden und die Sorge für das entfernte Erbland Burgund, diese Pläne und Entwürfe erforderten Maximilians höchste und rastlose Aufmerksamkeit. Zuvor mußten

noch Deutschlands Ruhe gesichert, der Gehorsam von den trotzenden, stets widerspenstigen Vasallen erzwungen, das von neuem überall eingerissene Raub- und Plünderungssystem der Burgherren ausgerottet, und die seinem theuren Burgund drohenden Stürme und Gefahren abgewendet werden.

Aber die gebräuchlichen Courier- und Botensendungen reichten nicht aus und waren bei weitem zu langsam, um Nachrichten schnell zu überbringen, überdies fehlte in allen Reichskreisen der Zusammenhang und das Zusammentreffen der Botengänge. Da beseitigte der Höfling Franz von Tassis das Verlangen des Kaisers, schleunig Kunde zu empfangen, indem er 1516 die bekannte reitende Botenpost von Brüssel durch das Würtembergische nach Mailand und Rom errichtete, sie wurde vom Könige Philipp in Spanien, Maximilians Sohn, unterhalten. An jenen Cours schlossen sich die Courier- und Botenritte von und nach Wien an, und bildeten folglich eine fortlaufende Postenlinie nach und aus Brabant. (s. S. 109).

Eine alte schriftliche Notiz sagt, daß zu weyland Kaisers Ferdinandi Primi Zeiten (1556—1564) Boten- und eigene Landposten von Wien und Prag nach Stuttgard und ganz Schwaben gegangen sind und daß die Botenmeister sich gegenseitig berechnet haben.

Von hier an schweigen alle glaubwürdigen öffentlichen Nachrichten von merkwürdigen Ereignissen und Umständen, welche das Entstehen dieses oder jenes Hauptcourses im Oesterreichischen veranlaßten, von der Vermehrung der Postanstalten und deren Verfassung. Soviel ist nur aufgezeichnet, daß Kaiser Rudolf II. im J. 1595 einen Vertrag mit Philipp II. von Spanien errichtete, um dessen burgundisch-spanische Posten in Deutschland aufzuheben und solche als Deutsche oder Reichs-Posten anzuerkennen und daß schon im folgenden Jahr (1596) in Wien eine förmliche Kaiserliche Postanstalt — Obrist-Hof-Postamt — vorhanden war. Denn Rudolf verlangt von seinem Reichs-Hof-Postmeister Georg Püchl von Pichelsberg ein Gutachten

über den Bericht des Taxischen Postmeisters Jacob Henot senior, wie die Posten verbessert werden könnten. Das Gutachten ist auf den 21. Mai 1596 datirt.

Dem von Püchl folgten im Amte Hans von Wolzogen, Matthias von Taxis und diesem Lamoral von Taxis.

Letzterer wurde 1615 entlassen, um seines verstorbenen Vaters Stelle als General-Obrist-Postmeister im Reich und in den Niederlanden zu übernehmen. Er ist es, der für sich und seine Nachkommen den höchst nachtheiligen Revers vom 20. Julius 1615 zuvor ausstellen mußte, in welchem er auf die Kaiserliche Obrist-Postmeister-Stelle in Wien und den Besitz der sämmtlichen Oesterreichischen Posten verzichtete. Diese Anstalten wurden und blieben folglich auf immer von den Reichs- und Taxischen Posten getrennt, und so war es denn auch in dem ertheilten Lehnbrief bestimmt worden (s. Kap. 2, S. 118).

In Lamorals Stelle trat Karl, Freiherr v. Magno, vorher Nieder-Oesterreichischer Landpostmeister, ihm folgte der Sohn Hans Jacob von Magno. Nach dessen Abgange trat eine Haupt-Periode der Oesterreichischen Postverwaltung ein.

---

§. 3.

Erb-Post-Belehnung des Grafen von Paar.

Hans Jacob verhandelte nämlich im J. 1623 laut einer Urkunde, sein Kaiserl. Hof-Postmeister-Amt für 15000 Gulden und 6 Kutschpferde an den

Hans Christoph von Paar, Freiherrn zu Krottenstein und Hartberg b),

Kaiserl. Rath, Kämmerer, Obrist und Erb-Landpostmeister in

---

b) wie Taxis, aus einer italienischen Familie in Mailand entsprossen, den Bellizoni oder Bellidori von Casnio. Die Vorjahren kamen im

Steiermark. Kaiser Ferdinand II. erhob ihn in den Grafenstand und belehnte ihn, durch den Lehnbrief aus der Hof-Canzlei zu Ebersdorf, vom 4. September 1627, mit der Obrist-Hof- und Land-Postmeister-Würde im ganzen Erzherzogthum Oesterreich und in den Erb-Königreichen Böhmen und Hungarn.

Taxis hatte sich, wie oben erwähnt, des Kaisers Verfügung, und der durch die Trennung der Oesterreichischen von den Reichs-Posten geschehenen großen Verkürzung seiner Einkünfte unterwerfen müssen, als jedoch der von Paar, im Gefolge des Kaisers, auch an den Collegialtagen in Regensburg — wo Taxis seine Postverwaltung hatte — also außer seinem Lehnbezirk, eine Postmacht ausübte, von dort die Posten ins Reich und in die Kaiserstaaten besorgen ließ und das Porto bezog, erhob die gräfliche Wittwe Alexandrine von Taxis, Namens ihres minderjährigen Sohnes Lamoral Claudius Franz, einen Rechtsstreit. In diesem wurde jedoch die Klägerin aus dem Grunde abgewiesen, weil das Porto für alle Briefe an den Kaiser und dessen Hofstaat zur Einnahme des von Paar gehöre. Von dem zugefügten Abbruch im fremden Postgebiet war nicht die Rede.

Die Kur- und Reichsfürsten fanden diesen Spruch rechtswidrig und votirten in dem Gutachten (Beschluß) vom 27. September 1641: daß die Familie von Taxis bei ihren Rechten geschützt werden müsse, also der von Paar keine Befugniß in einem fremden Postgebiete habe. Der Kaiserliche Hof und der demselben ergebene Reichs-Hofrath nahmen dies Einmischen gar übel auf, beharrten bei ihrer Meinung und verlängerten den Pro-

---

eilften Jahrhundert nach Deutschland, Kaiser Friedrich I. ernannte sie 1170 zu Reichsfreiherren, und schenkte ihnen die Herrschaft und Stadt Paar als Reichslehn, von welchem sie den Namen führen. Der Vater dieses Hans Christoph war Johann Baptista, welchen die Reichsstände im J. 1569 zum Postmeister, und der Erzherzog Karl von Oesterreich zum Obristen Hof- und Land-Postmeister in Inner-Oesterreich bestellte.

Als bald nachher der Handelsstand den Vortheil dieses wohlfeilen und schnellen Versendungsmittels erkannte und der Ertrag die Kosten weit überwog, wurden die fahrenden Posten allgemeiner. Das Cameral-Directorium übernahm die Leitung des Ganzen, bis diese 1755 zur Obristen-Hof-Postcommission überging. Kaiser Joseph II. (1765—1790) hob alle Hof-Commissionen auf und übergab die Direction der fahrenden Posten der damals wiederhergestellten Hofkanzlei.

Im Mai 1829 wurde diese Direction der fahrenden Posten mit der obersten Hofpost-Verwaltung in Wien, und die Post-Verwaltung mit den Postwagen-Expeditionen vereinigt (s. folg. Diligencen e).

c) Die Eilwagen oder Schnellposten,

auch Personenposten und Malles postes genannt, sind seit dem Mai 1823 im Gange, bis jetzt schon auf den Haupt- und einigen Neben-Coursen, statt der aufgehobenen ordinären fahrenden Posten, und zur Beförderung der Briefe, Reisenden, kleiner Geldsummen und Handpakete bestimmt, und vertreten somit die Stelle der Reit- oder Briefposten. Im Innern der zierlichen geschmackvollen Wagen sind, nach dem Bedürfniß und nach der Anzahl der Reisenden, für 4—12 Personen, vorn im Cabriolet für zwei Personen bequeme Plätze, mit Einschluß des Conducteurs oder Schirrmeisters. Hinter dem Kutschkasten ist das viereckige, verschlossene Behältniß für das leichte Gepäck.

Jeder Reisende muß sich am Tage vor der Abfahrt einschreiben lassen, einen Passirschein von der Ober-Post-Direction vorzeigen und unterweges den Platz wechseln. Er hat 25 Pfund Gepäck — in einem Mantelsack bestehend — auf dem Eilwagen und noch 30 Pfund auf dem Brancard- (Pack-)wagen frei, letzteres muß jedoch mit der Adresse des Reisenden bezeichnet seyn. Das Personengeld ist auf 10 Kreuzer Conv. Geld für die Meile bestimmt, der Postillon erhält kein Trinkgeld.

§. 5.

Uebersicht der Post-Anstalten.

Die Post-Anstalten in diesem mächtigen Kaiserreich mit seinen Königreichen Ungarn und Böhmen und den großen Provinzen Mähren, Galizien, Lodomirien und in Ober-Italien, — in der Gesammtheit nach Hassel 12,265, nach Mannert 12,719 Quadrat-Meilen Flächen-Inhalt — sind jetzt sehr ausgebreitet und mannichfaltig. Von jenen behauptet den Vorrang

a) die reitende oder Briefpost.

Sie wird auf den Haupt- und bedeutenden Neben-Coursen nicht zu Pferde, sondern in einem leichten ein- auch zweispännigen Wagen fortgebracht. Auch Briefpakete, Brochüren, ungebundene Bücher, Musikalien (jedes Paket bis 5 Pfund schwer) und Waarenmuster unter Kreuzband mit aufgeschriebener Adresse, werden mit dieser Post befördert.

Briefe ins Ausland sind bedingt bis an die Oesterreichische Gränze, die nach Spanien, Portugal, Gibraltar und in die ost- und westindischen Kolonieen noch bis an die Spanische Gränze, oder an die Meeresküste zu frankiren. Nach den außerhalb Europa liegenden Ländern werden keine recommandirten Briefe angenommen, dagegen für einen jeden recommandirten Brief, wenn er auf der Post verloren gegangen ist, erhält der Absender 20 Fl. Conv. Geld als Schaden-Ersatz.

Alle Briefposten gehen von Wien Abends 10 Uhr ab, und kommen in der Regel Morgens bis 5 Uhr an.

b) Die fahrenden Posten

sind im Oesterreichischen erst gegen die Mitte des vorigen Jahrhunderts eingeführt worden. Im Jahr 1749 errichtete der Freiherr von Lilien auf seine Kosten und mit Bewilligung der Kaiserin Maria Theresia, eine Postfahrt ins Reich (Baiern, Würtemberg, Franken rc.); Ein und derselbe Wagen fuhr hin und zurück.

Als bald nachher der Handelsstand den Vortheil dieses wohlfeilen und schnellen Versendungsmittels erkannte und der Ertrag die Kosten weit überwog, wurden die fahrenden Posten allgemeiner. Das Cameral=Directorium übernahm die Leitung des Ganzen, bis diese 1755 zur Obristen=Hof=Postcommission überging. Kaiser Joseph II. (1765—1790) hob alle Hof=Commissionen auf und übergab die Direction der fahrenden Posten der damals wiederhergestellten Hofkanzlei.

Im Mai 1829 wurde diese Direction der fahrenden Posten mit der obersten Hofpost=Verwaltung in Wien, und die Post=Verwaltung mit den Postwagen=Expeditionen vereinigt (s. folg. Diligencen e).

c) Die Eilwagen oder Schnellposten,

auch Personenposten und Malles postes genannt, sind seit dem Mai 1823 im Gange, bis jetzt schon auf den Haupt= und einigen Neben=Coursen, statt der aufgehobenen ordinären fahrenden Posten, und zur Beförderung der Briefe, Reisenden, kleiner Geldsummen und Handpakete bestimmt, und vertreten somit die Stelle der Reit= oder Briefposten. Im Innern der zierlichen geschmackvollen Wagen sind, nach dem Bedürfniß und nach der Anzahl der Reisenden, für 4—12 Personen, vorn im Cabriolet für zwei Personen bequeme Plätze, mit Einschluß des Conducteurs oder Schirrmeisters. Hinter dem Kutschkasten ist das viereckige, verschlossene Behältniß für das leichte Gepäck.

Jeder Reisende muß sich am Tage vor der Abfahrt einschreiben lassen, einen Passirschein von der Ober=Post=Direction vorzeigen und unterweges den Platz wechseln. Er hat 25 Pfund Gepäck — in einem Mantelsack bestehend — auf dem Eilwagen und noch 30 Pfund auf dem Brancard= (Pack=)wagen frei, letzteres muß jedoch mit der Adresse des Reisenden bezeichnet seyn. Das Personengeld ist auf 10 Kreuzer Conv. Geld für die Meile bestimmt, der Postillon erhält kein Trinkgeld.

Nicht alle Eilwagen halten unterweges ein nächtliches Stilllager. Wer in den bestimmten Gasthäusern frühstücken und zu Mittag und Abend essen will, muß dies beim Einschreiben anzeigen, um in die Zahl der für die festgesetzten Preise Speisenden mitaufgeführt zu werden, worüber von der Ober-Postbehörde mit den Gastwirthen vierteljährlich ein neuer Vertrag errichtet wird. Zum Mittagessen (5 Gerichte) ist 1 Stunde, zum Frühstücken und Abendessen (3 Gerichte) ½ Stunde vergönnt. In den Stationen, wo das siebenstündige Nachtlager gehalten wird, empfängt der Reisende ein reinliches Bett und im Winter eine geheizte Stube.

Das Wechseln der Gespanne unterweges geschiehet innerhalb 4 bis 5 Minuten, weil die Pferde stets bereit stehen müssen.

Im Jahr 1829 gingen solche Eilwagen von Wien nach Venedig, Triest (auf 2 Coursen), Prag, Karlsbad, Brünn, Budweis, Troppau (Breslau), Linz, Preßburg, Grätz ꝛc. ꝛc. Von Mailand über Chur nach Bregenz und Sesta Calende — von Mantua nach Ferrara und über Verona nach Salurn und Bregenz ꝛc. ꝛc. — von Venedig nach Triest und über Padua nach Ferrara und Verona ꝛc. ꝛc. von Prag (über Töplitz) nach Dresden — Brünn, Pilsen, Rumburg und Karlsbad ꝛc. ꝛc. Die sämmtlichen Course der bis jetzt eingeführten Eilwagen stehen in Fr. Raffelsperger Reise-Secretär oder Posthandbuch B. I. S. 153 f. benannt.

Zu diesen Eilwagen gehören die Brancardwagen (Fourgons, Packwagen), welche das schwere Gepäck der Reisenden, Koffer ꝛc. ꝛc. entweder voraus- oder nachfahren, und alle sonst mit dem ordinären Postwagen zu befördernde Gegenstände fortbringen.

Außer diesen Eilwagen und den Extraposten besteht noch eine der trefflichsten Reise-Anstalten, sie sind

d) die Separat-Eilposten,

oder unregelmäßige Eilfahrten. Mit einer solchen kann man im ganzen Kaiserstaat zu jeder Stunde auf allen Eilpost-Routen rei-

sen. Die Zeit der Abfahrt und des Verweilens unterweges, und die Wahl der Speise- und Nacht-Quartiere hängen von dem Willen des Reisenden ab. Wegezoll, Schmier- und Postillons-Trinkgelder werden nicht gezahlt. Die Wagen mit 4 Personen, werden in der Regel von 2 Pferden, und die mit 6 Reisenden besetzt, von 3 Pferden fortgebracht. Jeder Reisende muß den angegebenen Reiseplan genau befolgen.

e) Diligencen, oder ordinäre Postwagen.

Auf den Poststraßen, auf welchen noch keine Schnellposten eingeführt worden sind, gehen nach wie vor ordinäre Postwagen zum Fortbringen der Reisenden und Poststücke. Im Innern des Wagens, der mit Glasfenstern versehen ist, haben vier, im verdeckten Vordertheil (Cabriolet) zwei Personen Platz. Für die richtige Besorgung der Pakete haftet die Postanstalt und leistet den bescheinigten Werth, wenn die Verletzung von außen, und der Verlust durch die Schuld eines Postbeamten geschehen ist.

Alle Sendungen, welche nicht den fünffachen Portosatz übersteigen, müssen bei der Aufgabe frankirt werden. Die Geldbriefe werden nur offen zur Post angenommen und das Geld — bis zu 20 fl. baar oder in Papiergeld — nachgezählt. Auf der Rückseite des Couverts muß der Name und die Wohnung des Absenders bemerkt seyn.

Das postmäßige Gewicht der Pakete ist bis 10 Pfd. — 100 Pfd. auf einen Zentner — bestimmt, die schwereren, auch alle Geldsendungen baar und in Papieren, können durch Privatfuhren befördert werden. Reisende müssen auf ihr Gepäck unterweges selbst Acht haben, sie sind aber frei von der Aufsicht und erhalten beim Verlust den vollen Ersatz, wenn sie für ihre Sachen, die alsdann als Poststücke betrachtet werden, das Porto bezahlen.

Das Personengeld ist nicht überall gleich. Für Kinder, welche zwischen 2 Personen sitzen, wird ½, und für die, unter

auf dem Schoße mitgenommen werden, ½ des vollen Personengeldes entrichtet. Der Postillon erhält 3 Kreuzer Conv. Geld pro Station (2 Meilen).

f) Extra-Posten.

Der Reisende muß, wenn er aus der Hauptstadt abgeht, bei der Bestellung einen Erlaubnißschein der Hof- und Staatskanzlei vorzeigen, worauf er einen Paß des Poststallamts empfängt, ohne welchen von der folgenden Station keine Pferde zur Weiterfahrt gegeben werden. Hat der Reisende keinen eigenen Wagen, so wird von dem Posthalter eine bedeckte oder offene Postkalesche geliehen; jede Person kann nur bis 60 Pf. Gepäck mitnehmen. Die Zahlungssätze sind verschieden, und nach den Provinzen hoch, oder niedrig; in Wien wird noch die Poste imperiale. d. i. eine Meile mehr bis zur folgenden Station, und in Pesth und Ofen die Poste royale mit ½ Meile mehr bezahlt.

g) Dampfschiffe.

Eine Actien-Gesellschaft erhielt das Privilegium, Dampfschiffe auf den Seen im Lombardisch-Venetianischen Königreiche zu gebrauchen, es geschahe zuerst auf den Seen von Como, Lecco, Locarno (oder maggiore), und Garda, und auf dem Poflusse. Diese Fahrzeuge befördern Reisende und Güter sicher und bequem. Jeder Reisende hat 40 Pf. Gepäck frei. Dampfboote gehen

von Venedig täglich auf der Brenta und dem Kanal di Piovego — nach Ancona — Ponte Lugo oscuro, Cremona, Piacenza, Pavia und Mailand — Rovigo — Chiozza — Mestre und Fusina — und Padua ꝛc. ꝛc.

Von Triest nach Monfalcone, 3 deutsche Meilen, 50 Pf. Gepäck frei, Standespersonen zahlen 1 fl. 20 kr. — geringe Personen 40 kr. — arme Leute 20 kr. Conv. G.

Von Triest nach Venedig, 18 deutsche Meilen — für einen Platz im Vordertheil des Schiffs (Poppa) zahlt eine

Dame 10 fl. — ein Herr 9 fl. — ein Mädchen bis 10 Jahren 5 fl. — ein Knabe bis 10 Jahren 4 fl. 30 kr. — für einen Platz im Hintertheil des Schiffs (Pura), für einen Herrn 6 fl., ein Mädchen 3 fl., einen Knaben 2 fl. — einen Handwerksburschen 4 fl. — und einen Matrosen 3 fl.

Für jedes Kilogram (2 Pf. 1½ Loth) Waaren oder Gepäck werden 12 kr. und für 1000 fl. Gold, Silber oder Papiergeld 1 fl. Conv. G. entrichtet.

Ein Dampfboot, Franz I., fährt seit dem Mai v. J. von Semlin nach Moldava, von wo die Reisenden auf der Donau und den Landstraßen sicher und bequem nach Mehadia und Orsova gelangen.

b) Wasserposten (mittelst Barken).

Von Cirquenicza, im hungarischen Littorale oder Küstenlande, nach den Inseln (mit Briefsammlungen) Veglia, Arbe und Cherso im Meerbusen von Fiume, zur Fahrt 1 Stunde.

- " Triest nach Corfu, 115 Seemeilen in 5—6 Tagen, geht ab jeden dritten Dienstag im Monat.
- " Venedig nach Mestre und Fusine 1¼ deutsche Meile — nach Padua 8¾ — nach Rovigo 7¼ — nach Chiozzo 3¾ und nach Ponte St. Maria Madalena 9¾ deutsche Meilen und eine Courierbarke zweimal wöchentlich von Venedig nach San Donna, 4¼ deutsche M. in 10 Stunden.
- " Mantua nach Ponte St. Maria Madalena 15 d. M.
- " Mailand nach Turbigo 5¾ — nach Concesa 5½ — und nach Pavia 4 d. M.
- " Gmünden (in Ober-Oesterreich) auf dem See mit einem Segelschiff nach Ebensee 3 M. in 2½ Stunde zur Verbindung mit der Poststraße von Salzburg nach Bruck a. d. Muhr.

Von Mölk nach Luberek 1 M.
- Semlin nach Belgrad 1 M. durch türkische Schiffsleute (Kaigisce).

Außer diesen Wasserposten gehen noch

i) Paketboote

von Triest nach Corfu in 5—8 Tagen, sie landen beim Vorbeifahren in Zara an.

Handelsschiffe

fahren

von Venedig nach Alexandrien in 25—30 Tagen, nach Smirna in 20—22 T. — nach Zara in 3—5 T.

von Triest nach Gibraltar und nach Smirna in 20—25 T. — nach Alexandrien in 25—30 T. — nach Pola in 24 St. — nach Zara in 3—4 T. — nach Ragusa in 4—6 T. — nach Patras in 12—15 T. — nach Navarin in 15—16 T. — nach Salonichi in 18—20 T. — nach Constantinopel in 20—25 T.

(s. Raffelsperger Posthandbuch, B. II. S. 11 u. f.)

k) Die Stadt-Briefpost.

Das Post-Oberamt, vereinigt mit dem Ober-Hof-Postamt, besorgt die aus den österreichischen Staaten und andern Ländern eingehenden Briefe in die 34 Vorstädte Wiens und deren Umgebung, ferner alle von den Einwohnern aufgegebenen, in der Stadt, in den Vorstädten und 2 Meilen in der Umgebung abzugebenden Briefe und Pakete, diese bis 5 Pf. schwer.

Für jeden Brief innerhalb der Stadt zu bestellen, sind 2 kr. — für einen außerhalb den Linien (der Stadtmauer, 3¼ deutsche Meilen im Umfange) 3 kr. Porto zu zahlen. Die Hauptannahme geschieht in einer besondern Post-Expedition von 8 bis 12 Vormittags und von 3 bis ½7 Nachmittags. In allen Vorstädten sind besondre Briefsammlungen.

Kapitel 8.

Baiern c).

§. 1.
Geschichte des Boten- und Postwesens.

In Baierns Städten, wie in den andern Süd- und zum Theil Mittel-Deutschlands, waren seit den ältesten Zeiten **Botensendungen** gebräuchlich. Denn die mächtigen Herzoge, schon von Karl d. Gr. gefürchtet und nur mit mancher Besorgniß im Gehorsam gehalten, hatten einen zahlreichen Hofstaat und ließen die Kreise durch Beamte regieren, an welche sie Befehle schickten und von Jenen Berichte empfingen. Auch die Städter und Landbesitzer, Hofbeamte, Handelsleute und Verwandte hatten sich gegenseitig Nachricht zu geben und schriftliche Bestellungen an Nahe und Entfernte auszurichten. So entstanden, in Folge des Bedürfnisses, Briefwechsel, Briefsenden und Botenwesen zu Fuß und Roß, Jahrhunderte vor dem Erscheinen des Franz von

c) Nach der neuen Schreibart; in den alten Geographieen, in den amtlichen Schreiben der Ober-Landesbehörden, in den Amts- und Regierungs-Blättern, und in diplomatischen Handschriften stehen: Bayern, Bayerisch.

Tassis, der, wie oft erwähnt worden, auf den Wunsch Maximilians die reitende Botenpost von Brüssel nach Italien und Wien im J. 1516 errichtete (s. Band I. S. 109).

Die Fürsten, durch deren Gebiet der Brüsseler Cours ging, benutzten diesen, weil ihre Briefe und die Briefpakete ihrer Landesbehörden umsonst befördert wurden. Die Post ging damals eine Strecke durch Baierns Gebiet, der freie Durchgang war von Taxis schweigend, — ohne Anfrage und umständliches Ersuchen — genommen und von den Fürsten ohne ihre Zustimmung oder irgend einen Einwand zugelassen worden. An die Folgen des eigenmächtigen Eingriffs in die Hoheitsrechte und an den möglichen Uebergang vom Unbedenklichen zum Gefährlichen, vom Kleinen zum Großen dachte Niemand, das Nützliche der Anstalt leuchtete (im ersten Augenblick nur) ein und hemmte jede andre Betrachtung und Ahnung eines Mißbrauchs und der Willkühr.

Das Taxische Postwesen erhob sich mit jedem Jahrzehend und begehrte bei seinen Fortschritten Manches, was den Regenten bedenklich war und lästig fiel. Doch Deutschlands Oberhaupt, Ferdinand I. erklärte im J. 1563 jenes Zulassen als eine Schuldigkeit und für ein Reichs-Servitut mit dem Ansinnen, die Taxisch-Spanischen Posten überall willig aufzunehmen, Herzog Albert von Baiern (1550—1579), der mächtigste Nachbar des Gebietenden, schwieg zwar zu dem Gebot, kehrte sich aber nicht sonderlich an die kaiserlichen Aufforderungen und wirkte, durch das Errichten eigener Posten neben den Taxisschen, entgegen. Es war nicht sein Wille, fremden Anstalten förderlich zu seyn, fremde Beamten — größtentheils Italiener und Brabanter — zu ernähren, und das Geld seines Landes einer auswärtigen Familie zufließen zu lassen.

So blieb es, einigen Hader ungerechnet, bis ins folgende Jahrhundert, als Kaiser Rudolf II. im Jahr 1615 zur Rettung des sehr bedrängten und fast verarmten Reichs-Postwesens, seinen bisherigen Obristen Hof-Postmeister in Wien, Lamoral II. von Taxis, zum Erb-General-Postmeister im deutschen Reiche —

mit Ausnahme der Oesterreichischen Staaten — ernannte und strenger darauf hielt, daß die nunmehrigen Reichsposten von jedem Reichsfürsten aufgenommen werden sollten. Baiern befolgte die Anmahnung. Als aber starke Irrungen eintraten und die Reichspost-Beamten sich manche Anmaßungen und starkes Zuweitgehen erlaubten, bestand Herzog Ferdinand Maria (1651—1679) im Jahr 1652 ernst und fest darauf, daß nur churfürstlich Baierische Postmeister zur Bestellung der durch Baiern gehenden Reichs- d. h. Taxisschen Posten gebraucht werden sollten.

Wahrscheinlich zwangen Verhältnisse und Rücksichten den Regenten, 6 Jahr nachher jener Verfügung gerade entgegen zu handeln, indem er durch seinen Wahltags-Gesandten (für Leopold I.) in dem Wahltags-Protokoll vom 27. Mai (6. Junius) d) 1658 sogar erklären ließ: „Es were das Postwesen ein sonderbahres (besonderes) Regale, welches von der Kayserlichen Mayestät vndt dem Reiche dependire, vndt darüber Ihro Churf. Gnaden zue Maynz alß Reichs Erz-Canzlern die suprema protectio gebühre. Müßte Man also billich so weit gehen, das gleichwoll dem Kayser seine Regalia nicht beschnitten würden".

Mit einigen Abänderungen der Anstalten verblieb es bis zum Erscheinen des berüchtigten Patents Leopolds I. vom 28. Mai 1660, welches in harten Ausdrücken alle eigenen (landesherrlichen) Posthäuser (Postämter), Privat- und Nebenposten bei Strafe von 100 Mark löthigen Goldes (etwa 16,000 Rthl.) verbot. Kurbaiern blieb, dem Anschein nach, dem Hause Taxis gewogen, denn es nahm im März 1664 keinen Theil an der Stimmung und dem Willen, selbst der katholischen Reichsstände, dem

---

d) Im vor-vorigen Jahrhundert wurde in den Urkunden, Patenten und andern Ausfertigungen das Datum nach dem alten und neuen Kalender bestimmt, darum hier die doppelte Angabe.

Reichs-Postwesen keine Erweiterung seiner Anstalten ferner einzuräumen.

Der Sohn und Nachfolger in der Chur, Maximilian Immanuel (1679—1726), — obgleich verbündet mit dem Kaiser, und dessen Anhänger in dem Kriege zwischen Frankreich und dem deutschen Reiche e) war andrer Meinung als sein Vater, und der damaligen Allgewalt des Reichs-Post-Generalats widerstrebend; denn um das Jahr 1690 errichtete er von neuem die eingegangenen Landesposten, bestellte den Grafen von Hoymhausen zum Erb-General-Postmeister in Baiern, und ließ sogar eine reitende Post von München nach Brüssel anlegen. (Würtembergische Deduction, 1710.) Niemand wurde mit Postpferden extrapostmäßig befördert, der nicht vom Ober-Hof-Postmeister einen Erlaubnißschein für 12 Kreutzer gelöset hatte. (J. G. Keßler Reise durch Teutschland 1690, S. 80.)

Leopold eiferte sehr heftig in dem Patent vom 29. März (8. Junius) 1696 gegen den Starrsinn und das Sträuben einiger Reichsfürsten, die Taxisschen Posten aufzunehmen; jedoch Maximilian lehnte sich gegen das vom Reichs-Oberhaupt unternommene, fast gewaltsame Aufdringen jener Anstalten und deren Beamten auf und äußerte sich sehr nachdrücklich gegen die Zumuthungen und Anmaßungen des Fremdlings Eugen Alexander von Taxis, seit 1681 Grand und Fürst in Spanien. Leopold stimmte hierauf den Herrscherton gelinder. Doch auch der Kurfürst trug Bedenken, die Gränze seiner reichsständischen und landesherrlichen Macht zu berühren, denn er führte seine Einrichtungen mit solch einer schlauen Umsicht und mit dem Beobachten der staatsrechtlichen Verhältnisse aus, daß in den von Leopold und seinen Nachfolgern an einige Reichsfürsten erlasse-

---

e) Der am 5. Februar 1679 in Nymwegen geschlossene Friede beendigte diesen verderblichen Krieg, durch welchen Lothringen und Freiburg im Breisgau zwar verloren gingen, jedoch die Unabhängigkeit der Niederlande gesichert wurde.

nen Straf-Mandaten nie des Kurfürsten von Baiern namentlich gedacht wird.

Doch über die ungemäßigte, despotische Sprache in den Kaiserlichen Edicten erzürnt, und die Beeinträchtigung der Souverainität und Vorrechte der Kurfürsten befürchtend, traten Friedrich III., Kurfürst von Brandenburg (seit 1701, König Friedrich I. von Preussen) und jener mannhafte Maximilian von Baiern gegen die Befehdungen des Fürsten Alexander Eugen von Taxis auf. Aber Baierns Kurfürst unterlag der Kaiserlichen Macht, denn er erhielt 1698 die Bedrohung, daß, wenn er sich nicht dem Kaiserlichen Befehl und Willen fügen, seinen Erbland-Postmeister von Hoymhausen entlassen, seine Landesposten aufheben und durchgehends nur die Taxisschen Posten aufnehmen würde, alsdann des Grafen Lehngüter in Böhmen eingezogen werden sollten. Der Fürst von Taxis hatte also gesiegt, sein Postwesen wurde aufgenommen und verblieb mit einigen Veränderungen und nöthigen Zusätzen fast ein Jahrhundert ungestört im Lande.

Im Jahr 1784 wurde zwischen dem Kurfürsten Carl Theodor von Pfalz-Baiern und dem Reichs-Erb-General-Postmeister Alexander Ferdinand Fürsten von Taxis eine Convention über das Postfreithum (Postfreiheit) geschlossen, der Kurfürst erneuerte den Vertrag 15 Jahr nachher, den 8. Februar 1799, acht Tage vor seinem Tode. (C. G. Vischer, Literat. des Postw., S. 28.)

Ein Aufsatz in der Zeitschrift für das Postwesen (1820, Heft 11, S. 25) meldet, daß Taxis in dem so verhängnißvollen Jahre 1794, viele Postbeamten und Postanstalten in Baiern, Franken, Schwaben, auch Postwagenanstalten (fahrende Posten) in Augsburg und Nürnberg unterhalten habe.

---

§. 2.

Zustand in diesem Jahrhundert.

Das Reichsgesetz (Reichs-Deputations-Hauptschluß) vom 25. Februar 1803, §. 13., sichert zwar dem Fürsten von Taxis durch die Gewährleistung, das Fortbestehen seiner Posten in den deutschen Gebieten, hebt jedoch die Benennung und den Stand als Kaiserliche Reich-Posten gänzlich auf und bestimmt sie als eine bloße Privat-Anstalt unter dem Schutz des Kaisers und der Reichsstände. Daher fand es der Fürst gerathen, im Jahr 1805, zur Befestigung seines Postwesens, mit Baiern, Würtemberg ꝛc. ꝛc. besondre Verträge zu schließen.

Durch den Friedensschluß zu Preßburg zwischen Oesterreich und Napoleon, vom 26. December 1805, erhielten Baiern und Würtemberg die Königswürde und eine unbeschränkte Souverainität. Es stand mithin ganz in dem Willen und der Macht des Königs von Baiern, die vor Zeiten von den Kaisern dem Lande aufgedrungenen Reichsposten mit ihrem Anhange zu entfernen. Jedoch Max Joseph übergab im folgenden Jahr durch das Patent vom 14. Februar 1806 dem bedrängten Fürsten Karl Alexander Joseph von Taxis, vor der Hand auf zehn Jahr die sämmtlichen Landesposten als ein Erb-Thronlehn mit der Würde eines Erb-Landpostmeisters. Sämmtliche Aemter mußten mit eingebornen Unterthanen besetzt und alle Postbeamten für den König und die Taxische Verwaltung verpflichtet werden. Jeder stand unter der Gerichtsbarkeit des Landes, die Ober-Aufsicht und Leitung wurde von Königlichen Commissarien geführt. (Baier. Regier.-Bl. 1806, No. 9.)

Der Entsagungs-Acte des jetzigen Kaisers Franz II. vom 6. August 1806 zufolge — durch welche derselbe Amt und Würde als Deutschlands Oberhaupt und die Leitung der Reichs-Angelegenheiten niederlegte — verschwanden zugleich der Beistand und die Macht, unter welchen das Haus Taxis seine Posten verbreitet hatte, es ward sich selbst hingegeben, stand allein und unbeschützt

und der Willkühr aller Reichsfürsten überlassen, aus deren Landen dasselbe seine Einkünfte entnommen hatte.

Jenes Lossagen des Kaisers von allen Oberhoheitlichen Verbindlichkeiten und dies Preisgeben des Reichs-Poststandes ertheilten der Krone Baiern das unbeschränkte Recht und die Befugniß, den 1. Julius 1808 die sämmtlichen Postanstalten — welche Taxis nach jenem Patent vom 14. Februar 1806 auf 10 Jahr Pacht- und Erblehnweise besaß und verwaltete — zu einem Königl. Regale und einer Staatsanstalt zu ernennen und in eigene Verwaltung zu übernehmen (Baier. Reg. Bl. 1808, Stück XXVII.). Nach dem Edict verblieb dem Fürsten von Taxis die Würde eines Königl. Baierischen Reichs-Ober-Postmeisters.

Durch die vom jetzigen Könige Karl Ludwig August erlassene Verordnung vom 9. December 1825, §. 14 bildet die General-Administration der Königlichen Posten als Ober-Postbehörde eine Abtheilung des Staats-Ministeriums der Finanzen; dem Staats-Ministerium ist ein Ober-Post-Inspector zugeordnet worden (Reg. Bl. v. 10. Jan. 1827). Im Junius 1830 erhielt in München der Fürst von Thurn und Taxis die feierliche Thronbelehnung als Kron-Ober-Postmeister des Königreichs Baiern.

---

§. 3.

Post-Anstalten.

Das seit den frühesten Zeiten vorhandene Botenwesen hat eine bestimmtere Einrichtung erhalten. Jeder Bote, zu Fuß, reitend oder fahrend, muß von der Ober-Postbehörde bestellt werden, darf unterweges keine Briefe, kein Frachtstück unter 15 Pf. — Victualien und leere Kisten ausgenommen — und keine Geldsummen unter 80 Pf. schwer, sammeln und bestellen, auch auf der ganzen

§. 2.

Zustand in diesem Jahrhundert.

Das Reichsgesetz (Reichs-Deputations-Hauptschluß) vom 25. Februar 1803, §. 13., sichert zwar dem Fürsten von Taxis durch die Gewährleistung, das Fortbestehen seiner Posten in den deutschen Gebieten, hebt jedoch die Benennung und den Stand als Kaiserliche Reich-Posten gänzlich auf und bestimmt sie als eine bloße Privat-Anstalt unter dem Schutz des Kaisers und der Reichsstände. Daher fand es der Fürst gerathen, im Jahr 1805, zur Befestigung seines Postwesens, mit Baiern, Würtemberg ꝛc. ꝛc. besondre Verträge zu schließen.

Durch den Friedensschluß zu Preßburg zwischen Oesterreich und Napoleon, vom 26. December 1805, erhielten Baiern und Würtemberg die Königswürde und eine unbeschränkte Souverainität. Es stand mithin ganz in dem Willen und der Macht des Königs von Baiern, die vor Zeiten von den Kaisern dem Lande aufgedrungenen Reichsposten mit ihrem Anhange zu entfernen. Jedoch Max Joseph übergab im folgenden Jahr durch das Patent vom 14. Februar 1806 dem bedrängten Fürsten Karl Alexander Joseph von Taxis, vor der Hand auf zehn Jahr die sämmtlichen Landesposten als ein Erb-Thronlehn mit der Würde eines Erb-Landpostmeisters. Sämmtliche Aemter mußten mit eingebornen Unterthanen besetzt und alle Postbeamten für den König und die Taxissche Verwaltung verpflichtet werden. Jeder stand unter der Gerichtsbarkeit des Landes, die Ober-Aufsicht und Leitung wurde von Königlichen Commissarien geführt. (Baier. Regier.-Bl. 1806, No. 9.)

Der Entsagungs-Acte des jetzigen Kaisers Franz II. vom 6. August 1806 zufolge — durch welche derselbe Amt und Würde als Deutschlands Oberhaupt und die Leitung der Reichs-Angelegenheiten niederlegte — verschwanden zugleich der Beistand und die Macht, unter welchen das Haus Taxis seine Posten verbreitet hatte, es ward sich selbst hingegeben, stand allein und unbeschützt

und der Willkühr aller Reichsfürsten überlassen, aus deren Landen dasselbe seine Einkünfte entnommen hatte.

Jenes Lossagen des Kaisers von allen Oberhoheitlichen Verbindlichkeiten und dies Preisgeben des Reichs-Poststandes ertheilten der Krone Baiern das unbeschränkte Recht und die Befugniß, den 1. Julius 1808 die sämmtlichen Postanstalten — welche Taxis nach jenem Patent vom 14. Februar 1806 auf 10 Jahr Pacht- und Erblehnweise besaß und verwaltete — zu einem Königl. Regale und einer Staatsanstalt zu ernennen und in eigene Verwaltung zu übernehmen (Baier. Reg. Bl. 1808, Stück XXVII.). Nach dem Edict verblieb dem Fürsten von Taxis die Würde eines Königl. Baierischen Reichs-Ober-Postmeisters.

Durch die vom jetzigen Könige Karl Ludwig August erlassene Verordnung vom 9. December 1825, §. 14 bildet die General-Administration der Königlichen Posten als Ober-Postbehörde eine Abtheilung des Staats-Ministeriums der Finanzen; dem Staats-Ministerium ist ein Ober-Post-Inspector zugeordnet worden (Reg. Bl. v. 10. Jan. 1827). Im Junius 1830 erhielt in München der Fürst von Thurn und Taxis die feierliche Thronbelehnung als Kron-Ober-Postmeister des Königreichs Baiern.

---

§. 3.

Post-Anstalten.

Das seit den frühesten Zeiten vorhandene Botenwesen hat eine bestimmtere Einrichtung erhalten. Jeder Bote, zu Fuß, reitend oder fahrend, muß von der Ober-Postbehörde bestellt werden, darf unterweges keine Briefe, kein Frachtstück unter 15 Pf. — Victualien und leere Kisten ausgenommen — und keine Geldsummen unter 80 Pf. schwer, sammeln und bestellen, auch auf der ganzen

Von Inspruck über Salzburg nach Linz (Wien).
Hiezu die Packwagen oder Fourgons.

Die Diligencen oder Postwagen,

sind in Riemen hängende Kutschkasten zu 6 Personen im Innern der Kutsche und 2 Personen mit dem Conducteur in der sogenannten Kalesche oder außerhalb. Die Poststücke werden in die auf der Vorder- und Hinteraxe befindlichen Behältnisse verpackt.

Jeder Reisende zahlt 24 kr. für die Meile mit Einschluß des Wege- und Postillon-Trinkgeldes, 40 Pd. Gepäck sind frei, für 40 bis 80 Pf. wird nur die Hälfte des Paketporto entrichtet, für die Sicherheit des Reisegepäcks haftet die Postanstalt. (Samml. aller Europ. Post-Verordn. B. I.)

c) Extraposten.

Eine Königl. Verordnung v. 1. Mai 1824 (Reg. Bl. 1824, No. 18.) enthält die Vorschriften, welche im Wesentlichen mit den Preussischen übereinstimmen. Für 1 Extrapostpferd auf 2 Meilen werden in den Städten München, Augsburg, Nürnberg, Regensburg, Würzburg und in Rheinbaiern 90 kr. — sonst 75 kr. bezahlt.

d) Dampfschifffahrt.

Baiern unterhält ein Dampfschiff auf dem Bodensee von Constanz bis Bregenz. Es geht ab von Constanz (Kostnitz) Freitag Morgens 7 Uhr, kommt an in Bregenz Abends gegen 8 Uhr, geht zurück Sonnabends Morgens 7 Uhr und landet in Kostnitz — wegen der Strömung — schon Abends 6 Uhr. Das Personengeld beträgt 1 fl. 12 kr. und ein Trinkgeld an das Schiffsvolk.

Kapitel 9.

Würtemberg.

Schwaben, besonders Würtemberg, hatte, gleich den andern Kreisen Deutschlands, seine uralten städtischen Boten-Anstalten, in der Folge Landposten genannt, die jedoch nicht regelmäßig waren und theils von Stadt zu Stadt, theils durch einige nach entferntern oder bis zum Bestimmungs-Ort gingen. Sie kamen und gingen nicht an festgesetzten Tagen und Stunden, sondern nach Zeit und Umständen.

Im letzten Jahrzehend des funfzehnten Jahrhunderts wurden eigene landesherrliche Botengänger zu Fuß und reitend gebraucht. Denn die Regierungsgeschäfte des Landesfürsten, Grafen Eberhard f), seine Einrichtung in der Landesverwaltung und seine Verbindungen mit dem Kaiserlichen Hof und den benachbarten Fürsten forderten einen ununterbrochenen Schriftwechsel in jener sehr ernsten sorgenvollen Zeit. Ferner ging durch Stuttgard die große Fahr- und Heerstraße aus Oesterreich, Franken, Baiern nach dem Elsaß rc. folglich waren die Briefsendungen bedeutend.

---

f) den 21. Julius 1495, auf dem Reichstag in Worms vom Kaiser Maximilian I. zum Herzoge von Würtemberg und Teck feierlich ernannt und belehnt.

Die älteste sichere Nachricht von einer wirklichen Post fängt mit der von dem Franz von Taxis im J. 1516 angelegten reitenden Botenpost von Brüssel durch Süddeutschland nach Italien an, zu deren Fortkommen von dem Herzog Ulrich im Würtembergischen vier Stationen — in Canstadt, Ebersbach, Enz-Waihingen und Knittlingen — bewilligt wurden. Franz von Taxis nahm dies als eine Gefälligkeit auf, seine Nachfolger, die General-Postmeister, erklärten es für eine Schuldigkeit, die von allen Reichsfürsten beobachtet werden müsse.

Neben dieser Anstalt sorgte vorzüglich Herzog Christoph (1550—1567 für das Vermehren und die bessere Einrichtung des inländischen Botenwesens, da ihm die vielen Aufträge vom Kaiserlichen Hofe, z. B. die persönliche Visitation des Reichs-Kammergerichts in Speier rc. rc. seine Anordnungen in weltlichen und kirchlichen Angelegenheiten, seine Theilnahme an den damals öffentlichen Religionsgesprächen, die als wichtige Landessachen betrachtet wurden, seine schiedsrichterlichen Entscheidungen zwischen streitenden Fürsten und seine persönlichen Besuche der Reichstage, wahrlich überhäufte Veranlassungen zu einem Schriftwechsel gaben, und das Anordnen geregelter Botensendungen nöthig machten. So gingen z. B. eigne Botenläufer von Stuttgard nach Wien und Prag, über deren Porto-Einnahme und Ausgabe sich die Boten- (Post-) meister berechneten, und der Taxisch-Würtembergische Postmeister in Canstadt empfing Schreib- und Packmaterialien aus der Herzoglichen Schreiberei (Kanzlei).

Diese Landesposten waren zwar gut eingerichtet, aber sie geriethen, wegen des geringen Ertrags, in Abnahme. Dahin mußte es wohl kommen, weil die benachbarten Stände und Kreise den Durchgang der Herzoglichen Posten, und die Mitwirkung versagten, dem Hause Taxis und dessen Postwesen unterthänig bleiben wollten, nur diesem und dem Kaiser huldigten und das Beste und Gedeihen der Reichsposten förderten. Hiezu der ächtrepublikanische hoffärtige Starrsinn einer Menge Reichsstädte in Sedez- und Taschen-Formaten von Oesterreichs Gränze bis jenseit des

Reichs, deren wohlweise Vorstände im Dünkel eigener Macht und Gefährdung ihrer Hoheitsrechte, einen Vorschlag des Nachbars oder gar eines Landesfürsten zum Gemeinwohl selten wohlwollend aufnahmen, vielmehr in der Regel jeden Antrag zur Anlage eines Botenlaufs durch das reichsstädtische Gebiet nach einem andern &c. &c. störrisch verwarfen.

Aus diesem Widerstreben konnte nichts Gutes hervorgehen und daher bestanden nur sehr wenige Anstalten von einiger Bedeutung, wie z. B. 1581 der Postcours von Stuttgard über Hirschau nach Herrenalb für Rechnung des Regenten, den auch die Unterthanen, neben den städtischen Botenposten benutzten. Vom Herzog Ludwig — dem letzten Sprossen des alten Stammhauses — sind noch Briefe vom 5. October 1592 an den Herzog Friedrich Wilhelm von Sachsen und an den Markgrafen Georg Friedrich in Onolzbach (Anspach) vorhanden, in welchen derselbe von einer Briefpost nach Nürnberg und der Abgabe der Briefe an den Factor Zacharias Ringsdorf spricht, auch daß eine Post von Stuttgard durch Nürnberg nach Sachsen angelegt worden sey. Eben so wird in einer Verordnung des Herzogs Friedrich vom J. 1603 ausdrücklich der Postjungen und Postreiter, der Poststationen und Postcourse im ganzen Lande erwähnt, zu den letztern gehörten als vorzüglich und wichtig die nach Speier und Straßburg.

Die Staats-Briefcouriere des Fürsten, bloß für seinen Privatdienst bestimmt, waren Edelknaben und hießen Edle Postjungen, zur Unterscheidung von den Postillonen oder schlechthin von den Post-Jungen. Beide führten Posthörner. Diese Postboten zu Fuß und zu Pferde auf den Coursen nach Maulbronn, Speier, Münsingen, Anspach, Halle, Dresden, Berlin, München, Straßburg &c. &c. waren vereidet und erhielten ein bestimmtes Botenlohn, Nachtquartier- und Zehrgeld, z. B. von Stuttgard nach Berlin 77 Gulden 12 Batzen — nach München 14 Gulden 6 Batzen &c. &c. Ich erwähne dieser Anstalten, um zu beweisen, daß im Würtembergischen ebenfalls lan-

desherrliche Posten lange vor der Taxisschen Erbbelehnung (im J. 1615) bestanden.

Noch überzeugender ist die Verordnung Herzogs Johann Friedrich vom J. 1611, in welcher er seinen Willen ausspricht, das Landes-Postwesen zu verbessern, besonders die Posttaxe zu bestimmen. Er fordert zugleich seine Beamten auf, darüber Bericht zu erstatten und „von den Metzgern im Land, so „auch mit ihren Pferden gebraucht werden rc. rc. auch „wie es mit der ordinari Post bißhero gehalten, was „jedem vor eine gelegte ordinari Post (für eine Station) „auf ein Pferd zu geben seyn möchte rc." Dies alles geschahe 4 Jahr vor der Investitur Lamorals II. von Taxis als General-Postmeisters im Reich, durch welche alle Posten der Reichsfürsten aufgehoben, eigentlich verboten wurden.

Je höher der Nutzen und Ertrag der Landesposten stiegen, desto mehr sanken die niederländisch-spanischen Posten (des von Taxis) in Verfall und in eine fast untilgbare Schuldenlast. Denn der Postchef in Brüssel bezog alle Posteinkünfte zu seinem Bestehen und um den Glanz seines Hauses führen zu können. Den Post-Officialen und Posthaltern blieb dagegen überlassen, sich selbst aus denjenigen Postgeldern zu besolden und zu unterhalten, welche sie auf selbstbeliebigen Wegen erwerben konnten. Das Stocken, sogar die Auflösung der ganzen Anstalt schienen unabwendbar sich zu nahen. Zum Glück starb der tiefgebeugte 90jährige Greis und Postchef.

Da erlösete plötzlich Kaiser Matthias durch einen Gewaltschritt das spanisch-burgundische Postwesen vor der Hand von allen Drangsalen. Er überwies seinem bisherigen Hof-Postmeister Lamoral von Taxis das durch dessen Vaters Tod erledigte General-Postmeisteramt in den Niederlanden und Burgund, und belieh ihn den 27. Julius 1615 mit dem erschaffenen Reichs-General-Postamt in Deutschland, erklärte den Begünstigten zum alleinigen Herrn und Besitzer aller Postanstalten im Heiligen Römischen Reich, mit Ausnahme derer in den Oesterreichischen Erbstaaten,

staaten, und gebot allen Reichsfürsten, ihre Landesposten abzuschaffen, und nur die für Reichsposten erklärten Taxisschen Posten aufzunehmen. (B. I. S. 118) Würtemberg gehorchte nur zum Theil, blieb lau und lässig in der Ausführung, richtete 7 Jahr nachher (1622) sein Land= und Postwesen besser ein und gab eine sehr bestimmende Post=Ordnung.

Der (dreißigjährige) Krieg und die Kaiserlichen Heere verliehen dem Reichs=Postwesen eine Macht, welche alles Widerstreben der Fürsten in Süddeutschland unterdrückte. Diese unterlagen dem Willen des Reichs=Oberhaupts und den Zudringlichkeiten der Taxisschen Beamten; jeder Geplagte vermied sorgsam die sehr theuern und vollwichtigen Executions= und Pönal=Mandate des Reichs=Hofraths in Wien und des Reichs=Kammergerichts, die Beide nicht Einen Batzen der ungeheuern Sporteln erließen.

In ganz Schwaben, besonders im Würtembergischen, hauseten die Kaiserlichen, der Herzog, Schwedens Bundesgenosse, mußte nach Straßburg entfliehen und wurde erst durch den Westphälischen Friedensschluß (1648) wieder Besitzer seines Landes. Durch diese Erschütterungen waren denn auch die Boten= und Landesposten ungemein zerrüttet worden, Gewerbe, Handel und Briefwechsel hatten fast aufgehört.

In diesem Elend entstand gerade die erste goldne Zeit der Reichsposten. In Baiern, Franken, Schwaben und Baden, auch im Mitteldeutschland, setzte sich Taxis fest, einige Widerwärtigkeiten wurden scharf gerügt und fruchteten nichts.

Als jedoch die Segnungen des Münsterschen Friedens nach und nach eintraten, die Kreise sich erholten und das schreckliche Jahrhundert vollendet war, erhob sich Herzog Eberhard Ludwig von Würtemberg, der einzige Fürst in Süddeutschland, der seine Hoheitsrechte und sein Postregal aufrecht halten, und sich nicht den Anmaßungen eines Fremden hingeben wollte. In diesem festen Willen einer Selbstständigkeit ertheilte der Herzog seinem Kammer=Courier Johann Ebert das Privilegium d. d. Tübingen den 24. Junius 1708, eine fahrende Post von Stutt=

gard nach Nürnberg anzulegen, auch beschloß er im folgenden Jahr (1709), alle von Privat-Personen unterhaltenen fahrenden, reitenden und Boten-Posten auch die Landkutschen aufzuheben, ein eigenes Landes-Postwesen zu errichten, den Ertrag aller Anstalten in eine Kasse zu sammeln und aus dieser die Besoldungen und Unterhaltungskosten auszahlen zu lassen.

Der Postmeister Ebert beging schlechte Handlungen und wurde seines Amts entsetzt. Der Regent berief die Brüder Fischer von Reichenbach aus Bern, ernannte sie durch die Bestallung vom 20. März 1709 zu seinen Ober-Land-Postmeistern in Stuttgard und Schafhausen und ließ von ihnen fünf Postcourse veranstalten, welche das ganze Land durchkreuzen sollten, neben diesen noch eine besondre Postroute von Schafhausen bis in die Pfalz. Diese Anlagen bezweckten, Reisende, Waaren und Landbriefe zu befördern, was Taxis mit seinen bloß reitenden Posten nicht vermochte.

Und dennoch beschwerte sich das Reichs-Post-Generalat über Beeinträchtigung seiner Rechte und Kaiser Joseph I. untersagte das Fortbestehen, aber Herzog Eberhard behauptete seine Befugniß Kraft der Oberlandeshoheit und ließ den widerspenstigen und trotzigen Stadt-Reichs-Postmeister in Stuttgard durch Soldaten verhaften und zur Büßung seiner Insolenzen in den Gefängnißthurm sperren.

Fürst Taxis setzte die Nachbarkreise und alle Reichsgerichte in Aufruhr und bestürmte den Kaiser mit Bitten um Beistand und um die härteste Ahndung der schreienden Frevelthat. Beides erfolgte mit den bittersten Ausdrücken in Josephs Schreiben vom 25. Mai; der Kaiser erkannte widerrechtlich die Post-Einrichtungen des Herzogs für null und nichtig und ermahnte, nichts zu verhängen (zu unternehmen), was dem Reichs-Postregali präjudicirlich sey. In einem besondern Mandat wurden die nachbarlichen Kreisstände und Reichsstädte aufgefordert, die neuen Würtembergischen Posten zurück zu weisen. Es geschah aus Furcht vor des Kaisers Ungnade.

Herzog Eberhard war nicht der Mann und Herrscher, der sich bedrohen und einschüchtern ließ. Er war es, der zum Staunen und Schreck aller seiner zaghaften Mitfürsten in Süddeutschland, und zur Bewunderung aller Regierenden in Norddeutschland, die berühmte Würtembergische Deduction vom 10. Junius 1710 (v. Beust Post-Regal, B. I. Th. I. S. 165) an alle Reichsstände sandte und in seinem Schreiben an den Kaiser bündig und kräftig erklärte:

„So bin ich, der Herzog, ein-vor allemal resolvirt, „mich bei meinen hohen Regalien äußerst zu mainteniren ꝛc. ꝛc. Da hingegen der Fürst von Taxis nicht einen Heller von publicis oneribus übernommen.... vielweniger die mir angehörige in Fürstl. Livrée authorisirte „Bediente arrestiren, oder denenselben den in aller Völker „Rechten wohlhergebrachten liberum et innoxium transitum „zwischen meinen Aemtern durch einige dazwischen stoßende Stände sistiren und ferners verweigern lassen werde....... Ew. Kayserl. Mayestät geruhen allergnädigst „zu gestatten... daß der Fürst von Taxis zu besserm Comportement mit denen sub maximis oneribus afficirten höhern „Ständen angewiesen werde ꝛc. ꝛc.“

Auf eine nochmals, doch in gemilderten Ausdrücken, abgefaßte Ermahnung Josephs und auf den Rath der Mitstände, welche jede Mitwirkung ernstlich versagten und den Zorn des Kaisers scheueten — wurde jener Taxische Stadt-Postmeister der Haft entlassen und zur Beseitigung der Klagen, in Herzogliche Dienste genommen.

Die wohl eingerichteten Landesposten verblieben zwar, geriethen aber in Abnahme und Verfall, weil sie von den Nachbar-Ständen nicht zugelassen wurden, um sich dem Kaiser gehorsam und dem Fürsten von Taxis willfährig zu zeigen, auch dessen Bestes zu besorgen. Darum wurden denn auch die Reichsposten wieder aufgenommen und die Landesherrlichen fahrenden Posten dem Reichspost-Generalat auf 30 Jahr in Pacht überlassen.

So verblieben die Reichsposten in dem alten Wesen und stiegen im Glanz und in der Macht das Jahrhundert hindurch bis zu jenem großen Ereigniß — der Abtretung aller jenseit des Rheins gelegenen Gebiete Deutschlands an die Republik Frankreich, welche einige Jahre später die Säcularisation der Bisthümer, Stifter, Abteien und aller geistlichen Besitzungen und somit die Veränderung vieler Ländertheile zur Folge hatte.

In jenen verschwundenen geistlichen Herrschaften hatten die Reichsposten die Oberhand gehabt, und da die erledigten Länder rc. zu andern Gebietern übergingen, wurde die Stellung der Reichs-Postanstalten schwankend und ungewiß. Sie hing nun von dem Willen der neuen Beherrscher ab, weil ein verjährter Besitzstand nicht gelten konnte; denn jene Posten waren von den Landesherren weder freiwillig, noch durch Verträge aufgenommen, sondern von den Kaisern, kraft eigener Gewalt, aufgedrungen worden.

Diesem bedrohlichen Nachtheil beugte der Fürst von Taxis dadurch vor, daß er die ihm wohlwollenden Mitglieder der Reichs-Versammlung dahin vermochte, in dem §. 13 des Reichs-Deputations-Hauptschlusses vom 25. Februar 1803. das Verbleiben der Reichsposten in allen Ländern zu bestätigen, in welchen solche zur Zeit der Länder-Abtretung vorhanden waren. Doch auch diese Zusicherung schien seine Besorgniß nicht zu heben, denn der Fürst fand es gerathen, im Jahr 1805 mit den betheiligten Reichsständen noch besondre Rezesse zu schließen, also auch mit denen in Schwaben.

Der am 20. December 1805 zu Preßburg zwischen Oesterreich und Frankreich geschlossene denkwürdige Friede, der im Voraus den Untergang der uralten deutschen Staatsverfassung verkündete, gab auch, wie Baiern, dem Herzoglichen Hause Würtemberg die Königskrone und mit derselben die volle unbeschränkte Landeshoheit. Diese wurde noch erweitert. Denn, bedrängt von Napoleons Macht und Eroberungsgeiste, vereinigten sich im folgenden Jahr bekanntlich 14 Reichsfürsten und schlossen den zu St. Cloud am 19. Julius 1806 von ihrem Protector, Frank-

reichs Kaiser, vorgeschriebenen und bestätigten Rheinbund, die Mitglieder trennten sich vom Reichsfürsten-Verband und erklärten sich frei von der Abhängigkeit des deutschen Staats-Oberhaupts. Auch Kaiser Franz II. g) legte als solches in der Acte vom 6. August desselben J. die bisherige Leitung der Reichs-Angelegenheiten nieder. Durch beide Urkunden war folglich jedem Staat in Deutschland die unbeschränkte Befugniß zugesprochen worden, in seinem Gebiet die alte Verfassung, mithin auch das Reichs-Postwesen, aufzuheben.

Friedrich Wilhelm Karl, nun unabhängiger König, benutzte sogleich die ihm überkommne Macht, hob die Taxisschen, vormals Reichsposten, auf und vereinigte deren Anstalten mit den jetzt eigenthümlich gewordenen Landesposten.

In den Jahren der unseligen Kaiserherrschaft Napoleons und nach dem Aufhören der Unterwürfigkeit so vieler deutschen Fürsten, verblieben die Würtembergischen Postanstalten in ihrer Verfassung bis in die Mitte 1819. Da fand es der König angemessener, das ganze Landes-Postwesen zu verpachten und darüber mit dem Fürsten Alexander Karl Joseph von Taxis unterm 27. Julius (1819) einen Post-Lehnvertrag abzuschließen. Die Königliche Verordnung vom 9. September überträgt dem Hause Taxis die Würde eines Königlich Würtembergischen Erb-Land-Postmeisters als Erb-Mann-Thronlehn mit dem gesammten Landes-Postwesen, unter der Benennung: General-Direction der Königlichen Würtembergischen Posten. Zugleich ertheilte der Regent dem Belehnten sehr wesentliche Familien- und Standes-Vorrechte, z. B. Ebenbürtigkeit, Befreiung seiner Söhne von

g) Der 54te seit Karl dem Großen, der 20te seines dreifachen Regentenstamms Habsburg-Oesterreich-Lothringen.

Westphälischen Ober-Postbehörde in Cassel angestellt worden. Dieser Ehrenmann, in dem guten Glauben, daß die Französisch-Westphälische Regierung seine eigene Lebenszeit weit überleben werde, fand anräthlich, alle Acten und wichtigen Handschriften zu entfernen, welche Bezug auf frühere Post-Einrichtungen und Ereignisse hatten und den neuen Machthabern doch nichts nützten, da diese weder geschriebenes Deutsch lesen konnten, noch deutsch lernen mochten. Darum wurde von diesen Reformatoren Alles nach eigener mitgebrachter Ansicht, und in ihrer vaterländischen Sprache und Postweise, die sie freilich auch nicht kannten, abgehandelt. Es ging dennoch.

N—e fand das unfehlbare Mittel einer Erleichterung der Postdienst-Geschäfte in dem zentnerweisen Verkauf der amtlich ihm übergebenen Acten und Documente, die ihm und seinen undeutschen Obern ganz überflüssig blieben, überdies wurde durch sein Fortschaffen der Acten und ausgeleerten Behältnisse in den Geschäftszimmern viel Raum gewonnen. Den baaren Erlös dafür behielt jedoch der Umsichtige — seinem Billigkeits-Sinn zufolge — ohne Anfrage, zu seinem eigenen Gebrauch, schon darum, weil er der Erfinder war und nur er allein aus eigenem Triebe die Mühe des Sammelns und Verkaufs übernommen hatte. Als König Jerome, der erste und letzte Regent des Royaume de Westphalie, am 20. October 1813 den merkwürdigen schnellen Lauf aus Cassel nach Frankreich unternahm, verschwand auch jener Rechtliche auf immer.

In dem einzigen und Haupt-Orte, in Cassel also, wo man die Postschriften voriger Jahrhunderte finden sollte, fehlt es an allem, was zur Kunde früher Zeit gehört. Man muß sich mithin mit dem begnügen, was die gesammelten, gedruckten und geschriebenen Notizen, Bücher und Urkunden darbieten.

Als nahe vor und in den Zeiten der Kreuzzüge auch in Deutschland der Handelsgeist mehr und mehr sich regte und ver-

breitete, als Italien, vorzüglich Venedig und Genua, mit den großen Kaufmanns- und Reichs-Städten Deutschlands an der Nord- und Ostsee in Verbindung traten, und Hamburg und Nürnberg die Haupt-Niederlagen der Levantischen Waaren enthielten, da entstand auch eine große Heer- und Frachtstraße aus Sachsen durch Thüringen und Hessen nach Frankfurt a. M., Frankreich, Brabant und Holland.

Man findet zwar nicht, daß Cassel in den Hansabund aufgenommen wurde, obgleich die Nachbarstädte Münden, Paderborn und Göttingen zu jenem großen Handelsverein gehörten, aber es läßt sich nicht bezweifeln, daß auch die Hessischen Städte, besonders Cassel, schon durch die Gelegenheit der wichtigen Handelsstraße angeregt, einen bedeutenden Briefwechsel führten, der durch Landesherrliche und Städtische Boten bestellt wurde.

Die Richtigkeit dieser Behauptung wird durch ein Zusammenstellen der damaligen Begebenheiten bestärkt. Die Regierung Karls V. war reich an Ereignissen, die Reformation trat auf in ihrer Kraft und Wirkung, die Fürsten Deutschlands nahmen Theil entweder als Verehrer und Beförderer, oder als Widersacher und Unterdrücker. Zu jenen Aufgeklärten und Geistreichen gehörte auch Philipp I. der Großmüthige, Landgraf zu Hessen (1509—1567), der mit seinem Vetter, dem Kurfürsten Johann Friedrich zu Sachsen, gemeinsam das Ausbreiten der neuen Lehre betrieb und zu deren Beschützung Bündnisse schloß. In dieser Zeit des Kampfs der Religionsfreiheit, des Denkens und einer geläuterten Ueberzeugung, gegen Finsterniß, Aberglauben und Herrschaft der Klerisei mußten der Briefwechsel ausgebreitet und von Nöthen, folglich Botensendungen jeder Art vorhanden gewesen seyn.

Indessen scheint in Ober- und Niederhessen ein eigentliches, geregeltes Botenwesen — späterhin Posten genannt — erst zwischen 1615 und 1618 bestanden zu haben, als Kaiser Matthias den Lamoral von Taxis am 27. Julius 1615 mit dem Reichs-General-Postamte im Deutschen Reiche belehnte und zugleich be-

fug und eine Art Postregal ausübte, sich viele Freiheiten erlaubte, übermüthig und herrisch benahm und willkührlich das Porto erhöhete. Erzürnt über diese Anmaßungen des Fremdlings, wollte die Landgräfin, Regentin und Vormünderin ferner kein Reichs-Postwesen in ihrem Gebiete dulden und ließ einige ernstlich gemeinte Anstalten zu dessen Entfernung treffen.

Entrüstet darüber bat Graf Lamoral (Claudius Franz) von Taxis unterm 21. December 1658 den Kaiser Leopold I. um Schutz; der Reichshofrath in Wien untersagte in seinem Schreiben (Intercessionale) vom 27. Januar 1659 dem jungen Landgrafen das Verdrängen des Parwein, verwendete sich zugleich zum Besten Taxis und forderte den Landgrafen auf, seine Beschwerden gegen die Reichsposten innerhalb 2 Monaten anzuzeigen (v. Beust, Th. II. Abschn. V. §. 4). Der Landgraf war jedoch den Unannehmlichkeiten durch einen commissarischen Vergleich mit dem eingeschüchterten Parwein zuvorgekommen, wodurch die Streitpunkte beseitiget und die Portosätze ermäßiget worden waren.

Dieser mit Schlauheit ausgeführte Vergleich hatte die höchst nachtheilige Folge für Taxis, daß dessen Einleitung — sein Postmonopol in Hessen einzuführen — zertrümmert und in der ganzen Landgrafschaft eigene Landesherrliche Posten errichtet wurden. Ein erneuertes Untersagungs-Rescript des Kaisers vom 20. December 1659 an Hessen und andre Reichsfürsten befolgte Niemand.

Karl I., seines Bruders Wilhelm Nachfolger, wandte beim Antritt seiner Regierung (1670) Macht, Ansehen und Unterhandlungen zum Wohl seines Landes an, und unterstützte fähige umsichtige Männer, auch die Posten dadurch zweckmäßiger einzurichten, daß sie sich an die benachbarten anschlossen. Um den Verkehr zwischen Süd- und Norddeutschland vermöge der hessischen Posten schneller, wirksamer und kräftiger zu fördern, ließ der Landgraf in der Reichsstadt Frankfurt ein eigenes Hessisches Post-Comtoir errichten, das folglich als Anfangspunkt der großen, durch ganz Niederhessen gehenden Heer- und Post-

straße nach Hamburg und Bremen wichtig werden mußte und geworden ist.

Ueber diese Anordnung erhob der Reichspost-General eine sehr dringende Beschwerde beim Kaiser, jedoch nicht gegen den mächtig und ihm gefährlich gewordenen Hessen-Fürsten, sondern gegen die Stadt Frankfurt, als Unterthanin des Reichs-Oberhaupts. Der Magistrat erhielt daher am 7. Mai 1670 ein Reichs-Mandatum executoriale: in seinem Bereich sogleich jede fremde Postanstalt aufzuheben. Der Senat ersuchte den Fürsten um Einziehung des Hessischen Postcomtoirs. Der Landgraf, im Verein mit Braunschweig-Lüneburg bedrohete aber unterm 5. Junius die Stadt, das Hessische Postwesen nicht anzufechten: es unterblieb und das Comtoir waltete fort.

So manche Versuche mißlangen, den Landgrafen zu gewinnen, dem Willen des Kaisers nachzugeben. Hessen fügte sich nicht, und verband sich sogar mit dem Herzog Maximilian Immanuel von Baiern, vereint allen Zumuthungen des Hauses Taxis zu widerstreben.

Im J. 1695 glaubte Eugen Alexander Franz — von Leopold I. in den Reichsfürsten-Stand erhoben[i]), und fußend auf seines Beschützers nie versagte Willfährigkeit — als nunmehriger Reichsstand unbedenklich verfahren zu können, er bewirkte bei seinem Schutzherrn ein Mandatum cassatorium an den Landgrafen und an Kur-Baiern zur Aufhebung ihrer Posten. Baiern vertheidigte sein Postrecht sehr nachdrücklich und behielt sein Postwesen. Landgraf Karl, der den Ausgang des Streits mit Baiern abgewartet hatte, trat ebenfalls jenem Cassations-Mandat entgegen, indem er die Anmaßungen des Reichspost-Fürsten unbeachtet, und die Kaiserlichen Verbotschreiben unbeantwortet und unbefolgt ließ.

---

i) nicht wie Klüber und Vischer behaupten im Jahr 1686 (s. B. I. S. 218). Die Ernennung geschahe urkundlich am 4. October 1695.

Dieser junge Held bei Rheinfels, Landgraf Karl, wünschte die Aufnahme und Wohlfahrt seines Landes durch Handelsverbindungen mit den Nachbarländern zu erreichen und diesen sich anzuschließen, um durch das Anknüpfen seiner Posten den Schriftwechsel wohlfeiler und schleuniger befördern zu lassen. In diesem Regentensinn trug er dem Churfürsten Friedrich III. von Brandenburg (seit 1701 König Friedrich I. von Preussen) die Errichtung einer Verbindungspost der Preussischen mit den Hessischen Ländern an; aber beide Gebiete waren durch das damals kurmainzische Eichsfeld getrennt, und dies konnte ohne einen beträchtlichen Umweg nicht vermieden werden. Das Ausführen war bedenklich, denn im ganzen Eichsfeld waren schon Taxissche oder Reichs-Posten vorhanden, und deren Beschützer für ganz Deutschland gerade der Besitzer jenes Ländchens, der Kurfürst von Maynz, welcher als solcher keinen Eingriff zulassen durfte. Doch das Ersuchen Friedrichs vom 17. August 1693 und die Freundschaft gegen diesen mächtigen Regenten bewogen den geistlichen Kurfürsten Anselm Franz am 10. Februar und 12. März 1694 seine zweifache Einwilligung zum Durchgange der brandenburg-hessischen Posten zu geben mit der Beschränkung, daß unterweges im Eichsfeld zum Nachtheil der Reichsposten keine Briefe bestellt und gesammelt werden sollten. Durch diese Klausel wurden alle Einwendungen des Reichs-General-Erb-Postamts beseitiget.

Die Stationen dieser fahrenden Post wurden von Halberstadt (dem Anschlußpunkte der Berlin-Cleveschen Post) über Benekenstein, Ellerich und Heiligenstadt nach Cassel, 1695 veranstaltet. Der Landgräfliche Postmeister Bödicker in Cassel und die auf dem Course belegenen Hessischen Postverwaltungen erhielten unterm 14. März 1696 Besoldungen aus der kurbrandenburgischen Postkasse ausgesetzt. Jene waren folglich in gewisser Beziehung zugleich kurbrandenburgisch-preussische Postbeamten.

Noch bedeutender und wichtiger wurde dieser Cours dem Preussischen Staate dadurch, daß 1732 das hessische Ober-Postamt die Ankunfts- und Abgangstage dieser Halberstädter Post so

straße nach Hamburg und Bremen wichtig werden mußte und geworden ist.

Ueber diese Anordnung erhob der Reichspost-General eine sehr dringende Beschwerde beim Kaiser, jedoch nicht gegen den mächtig und ihm gefährlich gewordenen Hessen-Fürsten, sondern gegen die Stadt Frankfurt, als Unterthanin des Reichs-Oberhaupts. Der Magistrat erhielt daher am 7. Mai 1670 ein Reichs-Mandatum executoriale: in seinem Bereich sogleich jede fremde Postanstalt aufzuheben. Der Senat ersuchte den Fürsten um Einziehung des Hessischen Postcomtoirs. Der Landgraf, im Verein mit Braunschweig-Lüneburg bedrohete aber unterm 5. Junius die Stadt, das Hessische Postwesen nicht anzufechten: es unterblieb und das Comtoir waltete fort.

So manche Versuche mißlangen, den Landgrafen zu gewinnen, dem Willen des Kaisers nachzugeben. Hessen fügte sich nicht, und verband sich sogar mit dem Herzog Maximilian Immanuel von Baiern, vereint allen Zumuthungen des Hauses Taxis zu widerstreben.

Im J. 1695 glaubte Eugen Alexander Franz — von Leopold I. in den Reichsfürsten-Stand erhoben i), und fußend auf seines Beschützers nie versagte Willfährigkeit — als nunmehriger Reichsstand unbedenklich verfahren zu können, er bewirkte bei seinem Schutzherrn ein Mandatum cassatorium an den Landgrafen und an Kur-Baiern zur Aufhebung ihrer Posten. Baiern vertheidigte sein Postrecht sehr nachdrücklich und behielt sein Postwesen. Landgraf Karl, der den Ausgang des Streits mit Baiern abgewartet hatte, trat ebenfalls jenem Cassations-Mandat entgegen, indem er die Anmaßungen des Reichspost-Fürsten unbeachtet, und die Kaiserlichen Verbotschreiben unbeantwortet und unbefolgt ließ.

---

i) nicht wie Klüber und Vischer behaupten im Jahr 1686 (s. B. I. S. 218). Die Ernennung geschahe urkundlich am 4. October 1695.

in Stockholm am 20. April 1720 zum König und Mit-Regenten erklärt. Als König verweilte er größtentheils in Schweden und ließ sein Geburts- und Erbland Hessencassel zwar von seinem Bruder Wilhelm (VIII.) als Statthalter regieren, jedoch mußten ihm jedes Edict und jede Landes-Verordnung zur Prüfung und Vollziehung übersandt werden.

In diesem Beherrschen zweier Staaten lag der Grund, daß in dem Regierungs-Zeitraum Friedrichs (1720 — 1751) alle Hessischen Behörden sich: Königlich Schwedische und Hochfürstlich Hessische Regierung ꝛc. ꝛc. unterzeichneten und die beiden Haupt-Postgesetze: Königlich Schwedische und Fürstlich Hessische Post-Ordnung d. d. Stockholm den 2. und 13. Februar 1732 und die in Cassel 1740 erschienene General- und Special-Brief- auch Acten-Taxe so benannt wurden.

Im Jahr 1715 waltete ein landgräflicher Ober-Postmeister von Bahr in Cassel. Nach ihm muß das Postwesen an den Wilhelm Ludwig Renner verpachtet worden und hienächst die Pachtung an Meistbietende übergegangen seyn. Glaubhafte Nachrichten fehlen, daher sind die nähern Umstände und die Zeit unbekannt.

Der König fand während seiner Anwesenheit in Cassel, 1731, beim Untersuchen der Finanzzweige seines Landgrafthums, zuträglich, die Postverpachtung aufzuheben und das Landes-Postwesen wieder für Rechnung des Staats verwalten zu lassen. Der Monarch berief daher jenen vormaligen Postpächter Renner aus der Lausitz 1) nach Cassel, ernannte ihn zum Königlich Schwedischen und Landgräflich Hessischen Rath und Ober-Postmeister und übertrug demselben am 25. October 1731 die Ober-Aufsicht und Leitung aller Landesherrlichen Post-Anstalten. Der Ernannte begann

1) ihn hatte der König von Polen und Kurfürst zu Sachsen Friedr. August I. in seine Dienste genommen und als Ober-Postmeister in der Lausitz angestellt.

begann sein Amt mit der bessern Einrichtung der Course, vorzüglich mit den so wichtigen Posten nach Frankfurt a. M. und der Herausgabe der Post-Ordnung. Der überaus thätige Mann richtete auch sein Augenmerk auf die ungleichen, sehr unverhältnißmäßigen Portosätze, diesen Haupttheil des Postwesens. Nach 8 Jahren (1740) erschien die sehr umständliche General- und Special-Posttaxe, welche noch jetzt zur Grundlage genommen wird.

Im Jahrhundert vorher, 1640, war die Stammlinie der Grafen von Schauenburg mit Otto VI. ausgestorben, der Westphälische Friedensschluß v. $\frac{14}{24}$ October 1648, Artic. XV. §. 3. hatte dem Landgrafen Wilhelm von Hessen-Cassel einen Theil der erledigten Grafschaft mit der Stadt Rinteln zuerkannt. Der neue Landesherr sorgte für die Aufnahme seines erworbenen Gebiets und besonders der Universität m) in Rinteln, indem er die von seiner Mutter und Vormünderin angeordnete fahrende Post von Cassel dahin veranstatete.

Der umsichtige Ober-Postmeister von Bahr in Cassel machte 1715 den Plan, die fahrenden Posten von Cassel nach Frankfurt und Nürnberg, durch das Verlängern jener Rintelnschen Post, mit Bremen zu verbinden, und dadurch eine Hauptstraße aus Holland über Bremen ins Reich (Süddeutschland) zu erschaffen. Preussen nahm den 27. Februar 1716 Theil an der Ausführung dieses wichtigen Vorhabens dadurch, daß es eine fahrende Post von Rinteln nach Minden gestattete, von wo schon eine Preussische Fahrpost über die hessischen Aemter (Enclaven) Ucht und Bassum, in der Grafschaft Hoya, bis Bremen im Gange war. Durch diesen Anschluß entstand der vielversprechende große Cours von Norden nach Süden. Die Post fuhr nur einmal wöchent-

m) vom Grafen Ernst von Hollstein am 27. Julius 1621 gestiftet.

lich, im J. 1737 wurde sie auf zweimal in der Woche bestimmt.

Vier Jahre nachher, 1741, gelang es dem Ober-Postamt in Cassel, Hannover für sich zu gewinnen, das damals einen mächtigen Einfluß auf den Senat in Bremen, fast eine Allgewalt ausübte. Hessen erhielt in dieser Reichsstadt durch Hannovers Vermittelung ein eigenes Postcomtoir, das jedoch, der Sicherheit und des Schutzes wegen, mit dem Hannöverischen Postamt dort vereinigt wurde. Zwei Jahr darauf (1743) errichtete Hessen auch eine reitende Post, deren freien Durchgang durch Minden Preussen ebenfalls bedingt erlaubte. Taxis verlor ungemein durch diese Anlage, denn Hessen beförderte nun mit seinen Posten die Briefe aus Bremen innerhalb 3½ Tagen nach Frankfurt a. M., was die Reichsposten nicht bewerkstelligen konnten. Ueberdies besaß Hessen nun in den beiden fremden Anfangs- und Endpunkten seines Courses, — in Frankfurt und Bremen, — eigenthümliche Postverwaltungen, die das Befördern ihres Nutzens zu lenken wußten.

Der Hubertsburger Friede (1763) hatte die Verheerungen des siebenjährigen Krieges beendiget, in die heimgesuchten Staaten kehrte die Ruhe zurück, die Landesfürsten vermochten nun ihre Sorge auf die fast vernichteten Erwerbsquellen ihrer Staaten zu richten und die zur Verbesserung dienlichen Mittel anzuwenden. Daher fand es der Kurfürst Maximilian Friedrich von Cöln, als Fürstbischof zu Münster, 1764, vortheilhafter, das ganze Landes-Postwesen seinem Ober-Postmeister, Hof-Kammerrath Duesberg in Münster, pachtweise zu überlassen. Dies Ereigniß bewog den Landgrafen Wilhelm VII. von Hessencassel, beim Fürstbischof von Paderborn auf die Verpachtung des Postregals im Paderbornischen anzutragen. Sie ward dem Hessenfürsten durch den Contract vom 31. März und 6. April 1764 zugestanden und ihm darin das Recht ertheilt, die reitenden und fahrenden Posten als sein unbeschränktes Eigenthum verwalten zu lassen.

Durch diese Pachtung war Hessen Haupttheilnehmer des schon beim Anfange des Jahrhunderts entstandenen großen Post-Courses geworden, der sich von Leipzig über Cassel, Paderborn und Münster bis Amsterdam erstreckte (s. Preussen, B. 1 S. 214). Da jedoch im J. 1803 die Bisthümer Paderborn und Münster, als weltliche Gebiete und Entschädigungs-Provinzen, in Preussens Macht übergingen: so hörten mit dieser Veränderung der Landeshoheit die Dauer und Kraft der Pachtungen und Bewilligungen auf, auch mit dieser Endschaft die Befugniß des Landgrafen, seine Posten bis Paderborn gehen zu lassen. Preussen ließ jedoch den Cours fortbestehen und setzte das gegenseitige Zubringen der Posten bis zu den Gränz-Stationen fest. So ist es noch jetzt.

Ein Verzeichniß der Posten in der vormaligen Landgrafschaft, nun Kurfürstenthum Hessen, und eine Darstellung der vielen Verbesserungen der Course, die Errichtung neuer und Umgestaltung vorhandener, gehören um so weniger hieher, da die Posten einem steten Wechsel unterworfen sind, folglich Verzeichniß und Angaben nach kurzer Zeit unvollständig und unrichtig seyn würden. Die sogenannten Postberichte der Postämter geben Auskunft über den jedesmaligen Bestand.

Die Schlacht bei Jena war geschlagen. Sie hatte am 14. October 1806 Preussens Macht und Heer geschwächt und zerrüttet, Preussens Verhängniß dem Sieger Napoleon überliefert, die westliche Hälfte der Länder ging verloren.

Bis dahin hatte der Landgraf, Kurfürst (Georg) Wilhelm I. von Hessen, stets dem verwandten Hause Preussen angehangen, war von jeher dessen treuer Freund und Bundesgenosse geblieben, jedoch, da Frankreichs Kaiser mit seinen Völkern bis zur Hauptstadt Berlin vordrang, zog sich der Kurfürst zurück und

erklärte sich neutral. Dies duldete der Weltbezwinger nicht, nur Für oder Wider galten, Hessen wurde als feindlich behandelt; der Regent entwich zuerst nach Schweden, in der Folge verweilte er als Privatmann in Prag.

Der Tilsiter Friedensschluß (9. Julius 1807) entschied auch Hessens Schicksal, es ward mit Vereinigung der Preussischen Provinzen bis zur Elbe und noch einiger Zuthat von Hannover und Braunschweig, der Kern des vom damaligen Alleinherrscher erschaffenen Königreichs Westphalen, Cassel die Residenz und der 23jährige schon sehr entkräftete jüngste Bruder Napoleons, Hieronymus Bonaparte n) — unter dem Titel: Jerome der König dieses französisch-deutschen Staats. Die ganze fünffache Brüderschaft bekleidete nun Königliche Würden, um bei großen Hof-Paraden, und wo sonst Prunk und Herrlichkeit vom Volke angestaunt werden sollten, mit Ehre und Hoheit decorirt, dem Alleingebietenden zur Seite zu stehen.

Nun eilten aus der großen Nation Schwärme von Intendanten, Regisseurs, Inspecteurs, Commis und Attachés, die sämmtlich in der geliebten Heimath nichts zu leben, nur Hunger und Schulden zu verlieren hatten, nach Cassel und in dessen meilenweite Umgegend, um im Sinn und Willen des Mächtigen, in ihrer Sprache und nach ihrer Weise zu regieren, und alles, was nur irgend Metallartiges enthielt, sich zuzueignen. Auch

---

n) Gierolamo, auch Hieronymus Buonaparte, und als König: Jerome genannt, geboren zu Montpellier den 15. November 1784, heirathete als geflüchteter Fregatten-Capitain den 27. December 1803 — 19 Jahr alt — die Tochter des Negocianten Patterson in Baltimore, von der er sich auf Befehl trennen mußte. Er ward 1805 Contre-Admiral, Prinz von Frankreich, Anfangs 1807 Divisions-General — dem Namen nach — und König. Nie bekümmerte er sich um Regierungssachen, lebte nur in sinnlichen Genüssen und verabscheuete die deutsche Sprache und Sitten (Convers. Lex. B. II. S. 156). Jetzt, 45 Jahr alt, wohnt er, als Prinz von Montfort, im Sommer in den Marschen bei Ancona, im Winter in Rom in seinem Pallast.

das Postwesen traf die Umwandlung unter Leitung und Genehmigung des Staatsraths **Pothau**, Directeur général des Postes du Royaume de Westphalie, dem deutsche Sprache, Posten und Postwesen fremdartige Dinge waren.

Da Cassel die Hauptstadt und der Ausgangs- und Vereinigungspunkt aller Postcourse seyn sollte: so wurden die bestehenden verändert, und z. B. zwei reitende Posten, die eine über Heiligenstadt und Blankenburg, die andere über Göttingen, Seesen, Braunschweig und Halberstadt, beide nach Magdeburg (und Berlin) — ferner eine reitende Post von Cassel über Nordhausen und Eisleben nach Halle — auch eine fahrende errichtet, die sich in Blankenburg an die Braunschweig-Nürnberger Kutschenfahrt anschloß, in Hasselfelde die fahrende Post aus Halle aufnahm, in Nordhausen sich mit der Leipzig-Hannöverischen Post vereinte und als Berlin-Hallesche Post in Cassel eintraf. In der Altmark, im Braunschweigischen und Hannöverischen ꝛc. gingen eben dergleichen wohlerwogene Umkehrungen und neue wundersame Anstalten hervor, denn die gratis, auch amtlich gelieferten Specialkarten zeigten ja jedem Landes-Unkundigen, wo Städte lagen, und wo dergleichen sind, können auch Posten **dahin** angelegt werden, das begreift Jedermann. Die Kenntniß des Bedürfnisses, das Erforschen des Nahrungs- und Gewerbstandes und inwiefern ein Ort in Beziehung und Verbindung mit diesem oder jenem, oder einer Gegend stehe, waren Dinge, keiner Beachtung werth, standen auch nicht in den Spezialkarten aufgeführt.

Von allen Finanzzweigen aber wurden gerade die Postanstalten ausgezeichnet wohl berathen und eingerichtet, dadurch, daß man den Grundsatz: **Hohes Porto schafft starke Einnahme** — auch in das so zarte junge Königreich einführte und aufrecht erhielt. Ein gar kluger Gedanke, besonders in seinen Folgen!!

Denn, um das zwei- auch dreifach erhöhete Porto zu ersparen, **wollte Niemand Briefe schreiben, absenden**

und empfangen; die Westphalen baten sogar in Zeitungen die ausländischen Correspondenten und in Briefen alle Freunde und Verwandte, entweder gar nicht, oder nur in den dringendsten Fällen auf einen sehr feinen halben Briefbogen das Allernöthigste zu schreiben. Man sieht klar, daß sich nach wenigen Jahren jener Grundsatz so bewährt gezeigt hätte, daß die Posten gar nichts gekostet haben würden, weil sie nichts einbrachten, folglich als entbehrlich, nicht mehr bestanden.

Der 20. October 1813 entschied für Hessens Oberhaupt. An diesem Tage entfloh zum zweiten- und letztenmal o) König

---

o) zum erstenmal den 30. September aus National-Abscheu gegen die herumstreifenden Kosaken — ihm noch persönlich bekannt aus seines kaiserlichen Bruders Napoleons mißrathenem Feldzug gegen Rußland und an der Beresina — besonders aber aus Haß gegen den russischen General Czernitschef und dessen zudringliches Corps, die Beide damals keine Napoleons in ihrer Nähe dulden wollten. Als jedoch die Gegend wieder frei geworden war, kehrte Held Jerome am 17. October eilig zurück, um über die Schlechtgesinnten Gericht zu halten, eigentlich — um das in jener ersten Flucht zurückgelassene Baare, geprägt und ungeprägt, und was sonst noch an Edelsteinen und Metallwerth mitzunehmen war, nachzuholen. — Auf dieser letzten Auswanderung geleitete den Beängstigten, zum Schutz und Trost, unter Anführung eines Falstaff des Zweiten, ein starker Trupp kurhessischer Kavallerie, lauter Landeskinder. Diesen Geleitsmännern wurden auf dem jenseitigen Rheinufer, also auf Frankreichs sicherm Boden, zur Danksagung alle Rosse, Waffen, Kleider und das Gepäck nebst Mänteln abgenommen und zurückbehalten, und dann, rein ausgeplündert, mit beißendem Gespött auf die übernatürliche Treue dieser Hessen gegen ihren bisherigen Herrscher entlassen. Das ganze verstoßene Corps bejammerte freilich zu spät seine übergroße Gutmüthigkeit gegen einen solchen Regenten und dessen nichtswürdigen Anhang und wanderte — tief gebeugt und halb nackend — ins Vaterland zurück. — Noch zur Nachricht: In der Zeit des Glanzes, des zügellosen Schwelgens und frechen Uebermuths trat ein steinalter Invalide vor dem Schloßhofe in Cassel den Jerome auf einem Spazierritt an und bat demüthig um ein

Jerome als wirklich austretender Potentat in übereilter Hast aus seiner Residenz mit allen Lieben und Getreuen und einem in der Eil aus allen Kassen zusammen gerafften kleinen Rest des baar Ersparten, herzlich beweint von jedem und jeder Würdigen und Reichgewordenen. Die Farce eines Königthums war zu Ende, mit ihm entwich die blühende Monarchie Westphalen, das ganze Blendwerk lösete sich auf.

(Georg) Wilhelm I, Kurfürst von Hessen, war der erste aller von Napoleon vertriebenen Fürsten, der, als rechtmäßiger Besitzer, mit seiner Gemahlin am 21. November in Cassel eintraf.

Was die französische Post-Administration errichtet hatte, ward nach und nach abgeschafft, und das alte mit einigen Veränderungen wieder hergestellt, denn die Wiener Congreß-Acte vom 9. Junius 1815 hatte viele Gebiete andern Besitzern zugetheilt, folglich auch das Umgestalten vieler Postcourse bewirkt.

Im folgenden Jahr, den 1. Julius 1816 überließ der Kurfürst die Einkünfte und den Betrieb des gesammten Postwesens pachtweise dem Fürsten von Thurn und Taxis als ein Erb-Mannlehn, behielt sich jedoch die Bestimmung der Verhältnisse mit dem Auslande, das Postregal und Ober-Eigenthum der Posten mit der Post-Polizei vor. Die errichtete General-Post-Inspektion besorgt dagegen alle Angelegenheiten, welche die Landeshoheitsrechte in Postsachen betreffen.

Man rechnet das gesammte Kurhessen auf 209 Quadrat-Meilen Flächen-Inhalt und davon den Poststaat auf 25¼ Meilen in

---

Gnadengehalt. Das Gesagte wurde dem 24jährigen Regenten, — der nur seine Muttersprache verstand — übersetzt. Als Antwort hieb er mit der Reitpeitsche den Greis um den entblößten Kopf und in die Augen, mit einem geschrieenen ce Drôle! jagten er und sein lachendes Gefolge davon.

der größten Länge, und 16¼ Meile in der größten Breite. Durch Cassel gehen die Schnellposten oder Eilwagen von Berlin nach Düsseldorf (Aachen), Cöln und Coblenz, von Cassel nach Frankfurt a. M. und Leipzig — und Diligencen nach Bremen, Hannover, über Paderborn nach Münster und nach Nürnberg. Reitende Posten auf zehn Coursen.

Post-Staaten

ausserhalb Deutschland.

Frankreich,
England,
Spanien,
Amerika.

Das gegen Rom's Herrschaft empörte Land der Gallier oder Celten enthielt schon im Jahr 355 nach Christo beim Einrücken des römischen Heers unter dem Cäsar q) Julian viele und sehr beträchtliche Städte. So standen die Burg der Pariser an der Sequana (Paris an der Seine), der feste Ort Constantia Honfleur — Ambiani Amiens — Catalaunis Chalons sur Marne — Remus. Rheims — Vi- oder Bisontio Besançon — Lugdunum Lyon — Cabillonum Châlons sur Saone — Senoni Sens — Bituriges Bourges — die uralte Festung Augustodunum Autun — Rothomagus Rouen — Turini Tours — Mediolanum Evreux — Tricas Troyes — Aventicum Avenches — Burdegala Bordeaux — Averni Clermont — Pectavi Poitiers — Auxia Auch — Narbona Narbonne — Massilia r) Marseille — Tolosa Toulouse — Arelata Arles — Valentia Valence — Gesoriacum Boulogne — ohne die vielen minder bedeutenden Städte. (Amm. Marcell. lib. XV. cap. 11. §§. 7—15.)

Dieses große Land hatte als römische Provinz mit seiner Unterwerfung die völlige innere Staats=Einrichtung der Römer, mithin auch deren Cursum publicum empfangen und beibehalten, längst den christlichen Glauben angenommen, und berühmte Bischöfe, z. B. der heil. Remigius, beförderten die Sitten=Verbesserung, als der Frankenkönig Chlodwig im J. 486 das bis dahin noch römisch gebliebene Gallien eroberte und das jetzige Frankreich gründete. Man muß aus allem wohl mit Recht vermuthen, daß auch das Eilbotensenden, jener Cursus, bekannt gewesen und ferner benutzt worden sey.

Auch melden bewährte Schriften in der Lebensgeschichte Karls des Großen:

„Der ganze Tag ging fast hin mit Befehl ertheilen,
„Couriere anzuhören und abzufertigen und

q) Cäsaren hießen damals die Kaiserlichen Prinzen.

r) Massilia, uralte Pflanzstadt der Phocäer, schon zu Alexanders d. Gr. Zeiten, 350 J. vor Chr., im Verkehr und Seehandel mit Phönizien. (Voigt Geschichte Preussens B. I. S. 17.)

selbe 1464 in seinen Staat eingeführt habe. Der Gewährsmann ist sein Zeitgenosse Comines p), dem alle nachschreiben, und, wie er, weiter nichts zu wissen scheinen, als daß das Mittel, oder die Anstalt, mit welcher ein Brief versandt wird und werden kann, eine Post sey. Der Name und die Bezeichnung sind allerdings bequem und Jedem genügend, der das Wesen der Posten nicht kennt, auch sich nicht weiter darum bekümmern mag.

Jene Behauptung ist jedoch zwiefach unrichtig. Denn

1) viele Jahrhunderte vor Ludwig war in mehreren Ländern eben dieselbe Einrichtung und keine andre schon vorhanden, und

2) waren die sogenannten Posten Ludwigs in Form und Zweck nichts weiter, als ein erneuerter cursus publicus der Römer, folglich keine Posten, sondern ein Briefsenden durch gelegentlich abgeschickte Eilboten oder Staats-Couriere, die vom Landesherrn nur für seinen Dienst allein, und nicht zugleich für das Publikum bestimmt waren und besoldet wurden.

Es ist nöthig, zuvor an den frühern Zustand Galliens zu erinnern, um daraus den Beweis herzuleiten.

Julius Cäsar (de bello Gallico lib. VII. cap. III. §. 2.) sagt von den Galliern: Wenn ein großes und wichtiges Ereigniß vorfällt, wird dies mit Geschrei und Zuruf durch Stadt und Land verkündiget, die Hörenden benachrichtigen die Nachbarn davon.

p) Philippe de Comines (Cominaeus) Sieur d'Argenton, Ritter des goldnen Vließes, Minister und Kämmerer des letzten Herzogs von Burgund, Karls des Kühnen, geboren 1446 zu Comines in Flandern, starb den 17. Oct. 1509. Ludwig nahm ihn nach Karls Tode in seine Dienste als Gesandten und Seneschall (Landvoigt) von Poitou. Comines schrieb, als Augenzeuge, die Regierungsgeschichte Ludwigs und dessen Nachfolgers Karls VIII. von 1464 — 1498 unter dem Titel: Memoires (Denkschriften).

Das gegen Rom's Herrschaft empörte Land der Gallier oder Celten enthielt schon im Jahr 355 nach Christo beim Einrücken des römischen Heers unter dem Cäsar q) Julian viele und sehr beträchtliche Städte. So standen die Burg der Pariser an der Sequana (Paris an der Seine), der feste Ort Constantia Honfleur — Ambiani Amiens — Catalaunis Chalons sur Marne — Remus Rheims — Vi- oder Bisontio Besançon — Lugdunum Lyon — Cabillonum Chalons sur Saone — Senoni Sens — Bituriges Bourges — die uralte Festung Augustodunum Autun — Rothomagus Rouen — Turini Tours — Mediolanum Evreux — Tricas Troyes — Aventicum Avenches — Burdegala Bordeaux — Averni Clermont — Pectavi Poitiers — Auxia Auch — Narbona Narbonne — Massilia r) Marseille — Tolosa Toulouse — Arelata Arles — Valentia Valence — Gesoriacum Boulogne — ohne die vielen minder bedeutenden Städte. (Amm. Marcell. lib. XV. cap. 11. §§. 7—15.)

Dieses große Land hatte als römische Provinz mit seiner Unterwerfung die völlige innere Staats=Einrichtung der Römer, mithin auch deren Cursum publicum empfangen und beibehalten, längst den christlichen Glauben angenommen, und berühmte Bischöfe, z. B. der heil. Remigius, beförderten die Sitten=Verbesserung, als der Frankenkönig Chlodwig im J. 486 das bis dahin noch römisch gebliebene Gallien eroberte und das jetzige Frankreich gründete. Man muß aus allem wohl mit Recht vermuthen, daß auch das Eilbotensenden, jener Cursus, bekannt gewesen und ferner benutzt worden sey.

Auch melden bewährte Schriften in der Lebensgeschichte Karls des Großen:

„Der ganze Tag ging fast hin mit Befehl ertheilen,
„Couriere anzuhören und abzufertigen und

q) Cäsaren hießen damals die Kaiserlichen Prinzen.

r) Massilia, uralte Pflanzstadt der Phocäer, schon zu Alexanders d. Gr. Zeiten, 350 J. vor Chr., im Verkehr und Seehandel mit Phönizien. (Voigt Geschichte Preussens B. I. S. 17.)

selbe 1464 in seinen Staat eingeführt habe. Der Gewährsmann ist sein Zeitgenosse Comines p), dem alle nachschreiben, und, wie er, weiter nichts zu wissen scheinen, als daß das Mittel, oder die Anstalt, mit welcher ein Brief versandt wird und werden kann, eine Post sey. Der Name und die Bezeichnung sind allerdings bequem und Jedem genügend, der das Wesen der Posten nicht kennt, auch sich nicht weiter darum bekümmern mag.

Jene Behauptung ist jedoch zwiefach unrichtig. Denn

1) viele Jahrhunderte vor Ludwig war in mehreren Ländern eben dieselbe Einrichtung und keine andre schon vorhanden, und

2) waren die sogenannten Posten Ludwigs in Form und Zweck nichts weiter, als ein erneuerter cursus publicus der Römer, folglich keine Posten, sondern ein Briefsenden durch gelegentlich abgeschickte Eilboten oder Staats-Couriere, die vom Landesherrn nur für seinen Dienst allein, und nicht zugleich für das Publikum bestimmt waren und besoldet wurden.

Es ist nöthig, zuvor an den frühern Zustand Galliens zu erinnern, um daraus den Beweis herzuleiten.

Julius Cäsar (de bello Gallico lib. VII. cap. III. §. 2.) sagt von den Galliern: Wenn ein großes und wichtiges Ereigniß vorfällt, wird dies mit Geschrei und Zuruf durch Stadt und Land verkündiget, die Hörenden benachrichtigen die Nachbarn davon.

---

p) Philippe de Comines (Cominaeus) Sieur d'Argenton, Ritter des goldnen Vließes, Minister und Kämmerer des letzten Herzogs von Burgund, Karls des Kühnen, geboren 1446 zu Comines in Flandern, starb den 17. Oct. 1509. Ludwig nahm ihn nach Karls Tode in seine Dienste als Gesandten und Seneschall (Landvoigt) von Poitou. Comines schrieb, als Augenzeuge, die Regierungsgeschichte Ludwigs und dessen Nachfolgers Karls VIII. von 1464 — 1498 unter dem Titel: Memoires (Denkschriften).

§. 1. [illegible]

Das ganze [illegible]
Celten entdeckt [illegible]
des römischen [illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible] — [illegible]
Remi [illegible] — [illegible]
[illegible] — [illegible]
[illegible] — [illegible]
[illegible] — [illegible]
Tri[illegible] — [illegible]
A[illegible] — [illegible]
bona [illegible] — [illegible]
Ar[illegible] — [illegible]
[illegible]
cap. II [illegible]

[illegible]
[illegible]
[illegible]
halten, [illegible]
[illegible]
[illegible]
das [illegible]
[illegible]
[illegible], daß [illegible]
[illegible]

[illegible]
Karls des [illegible]:

[illegible]



[illegible]

[illegible] 350 [illegible]

Voigt Geschichte [illegible]

„mit den Ministern Unterredungen (Vorträge) zu halten — Karl d. Große hatte im J. 807 in seinen Reichen Italien, Deutschland, Frankreich und einem Theil Spaniens Drei abgehende und ankommende öffentliche Posten in diesen Provinzen errichtet. Der Ertrag verblieb den Unterthanen. — Diese Anstalten hörten unter des Kaisers Nachfolgern auf.“ (Julian. Taboëtius in Paradoxis Regum pag. 112, — P. G. Daniel Tom II. pag. 384. Ausgabe Amsterd. 1742 — de Neufville liv. II. pag. 63.)

Diese übereinstimmenden Zeugnisse beweisen, meines Erachtens, daß in jenen Zeiten — also 660 Jahr vor Ludwig — die nämlichen Couriersendungen und keine andre Statt fanden, weil der Beherrscher eines solchen Reichs s) Anordnungen treffen mußte, daß seine Befehle an die Statthalter und Heerführer, und seine Einberufungen zu den Reichsversammlungen und Concilien an die Behörden, und deren Berichte an ihn gelangen konnten.

Eginhardt t) und der Historiograph de Mezeray gedenken in der Lebensbeschreibung dieses Kaisers nicht der Staatsboten, wahrscheinlich, weil ihnen der Gegenstand als vorhanden, folglich als allgemein bekannt und sich von selbst verstehend, erschien.

In den folgenden Zeiten wird dieser Eilboten zwar nicht wörtlich gedacht, aber nach etwa 250 Jahren, in der Regierungszeit Philipp I. und seines Sohnes und Mitregenten Ludwig VI. (des Dicken) steht der römische Name: Veredarius in einer Urkunde. Die Histoire de la Maison de Montmo-

---

s) zu welchem Frankreich, Catalonien, Navarra und Arragonien, Flandern, Holland und Friesland, Westphalen, Sachsen bis zur Elbe, Franken, Thüringen, Schwaben, Oesterreich, Böhmen, Istrien, Ungarn, Dalmatien, Slavonien, auch Ober- und Mittel Italien gehörten.

t) eigentlich: Einard, Geheimschreiber (Kabinets-Secretär) des Kaisers, s. Kap. I. Deutschland, Note b).

nency u) enthält nämlich einen Extrait du Chartulaire (Urkunden=Sammlung der Abtey) de Saint Martin des Champs de Paris (ohne Datum, wahrscheinlich vom J. 1103 nach der Reihefolge zu urtheilen) wörtlich:

„Lampertus nepos Humboldi concedente uxore sua Tesza „nomine dedit Ecclesiae S. Martini de Campis pro salute Do„mini sui Garneri Silvanectensis X hospites. Hoc concessit: „Radulfus Delicatus et Hahvis loco Agnetis filiae suae".

„Testes: Landericus de Oomonte, Walterus de sancta „Honorina".

„Hoc concessit Ludovicus filius Regis. Testes: Ger„vasius Dapifer — Frogerius Catalaunensis — Wilhelmus Gar„landensis — Fredericus Camerarius — Balduinus Vereda„rius".

übersetzt:

„Lamprecht, ein Neffe Humbolds, übereignet mit Ein„stimmung seiner Gattin Tesza, der Kirche Saint Martin des „Champs (Priorat im Stadtviertel St. Martin in Paris) zehn „Freistellen (für Stiftsherren) zum Seelenheil seines Oberherrn „Garner aus Senlis. Dies genehmiget Rudolf genannt De„licat und Hahvis (Havoise, Haseche) Namens seiner Tochter „Agnes. Zeugen: Landerich von Oomont, Walter bei der „Collegiatkirche Saint Honoré (in Paris).

„Diese Schenkung bestätiget Ludwig, Sohn des Königs, „(damals Mitregent). Zeugen: Gerwas Truchseß (Hofmar„schall) — Froger aus Chalons sur Marne — Wilhelm aus „Garlande — Friedrich Kämmerer (des Königs) — Balduin „Chef der Staatsboten."

Man wird wohl nicht bezweifeln, daß hier im Beisammenseyn mit dem Königssohn und hohen Hof= und Staats=Beam=

u) par André Duchesne-Touranceau, tom. II. Les Preuves du Libre II. pag. 33. (1624 in folio.)

Diese zweite hohe Schule in Europa w) entstand um das Jahr 1205 durch das Zusammentreffen gelehrter Männer, Abällard, Peter Lombardus, die Glossatoren ꝛc. ꝛc. und deren Schüler x), welche bald nachher einen Verein bildeten. Diese gelehrte Zunft, von keinem Regenten Frankreichs gegründet und mit Freiheitsbriefen versehen, sich eigenmächtig Vorrechte und eine unabhängige Gerichtsbarkeit festsetzend, erkannte König Philipp August im J. 1206 als eine für sich bestehende Corporation oder Gesammtheit — Universitas, daher der Name Universität — und bestätigte dadurch die von ihr selbst geschaffnen Befugnisse und Begünstigungen, mithin auch das nun ihr eigenthümliche Brief-Botenwesen und dessen Einkünfte.

Dem König Ludwig XI. gelang es zwar, auf seinem Regierungsfelde einige hochstrebende Mohn- und Distelköpfe abzuschlagen, und manchen Gefürchteten y) durch seinen treubewährten Tristan z) — diesen erprobten Meister im Hängen und Ersäu-

w) die Erste war die gegen das Ende des 9. Jahrhunderts von dem Sarazenenfürsten Abderrahmen gestiftete arabische Hochschule in Cordova.

x) In Paris waren damals 3 Gymnasien, de Nôtre Dame, de S. Victor und de S. Geneviéve du Mont. Die letztere, als die vorzüglichste, wurde von Ludwig VII. und Philipp August in besondern Schutz genommen, sie kann daher als Ursprung oder Grundstoff der Universität betrachtet werden, zu deren Erstem Rector man den Cesar Egasse du Boulay, früher Professor der Rhetorik in Navarra, erwählte.

y) selbst Ludwigs Bruder, der Herzog von Guienne, starb plötzlich bei völliger Gesundheit; Herzoge, Grafen und Viele vom Adel verloren den Kopf, oder ihnen ward vergönnt, Zeitlebens in der Bastille, in Käfichen und trichterförmig gemauerten tiefen Gruben, Hitze und Eifer zu mäßigen. Auch Bischöfe theilten in solchen durchsichtigen Gemächern das Schicksal der Wohlverwahrten (P. Daniel Histoire etc. liv. VII). Die hölzernen und eisernen Käfiche wurden les Pavillons du Roi, die zentnerschweren Ketten les Filles du Roi, die Gruben Boudoirs genannt.

z) Tristan l'Hermite, General-Profos, war stets um die Person des Königs, der ihn chèr Compère nannte; Tristans 2 Gehülfen und Büttel

ſen — und deſſen Gevattern (Büttel) im Stillen beſeitigen zu laſſen, aber ſo weit ging doch nicht ſeine Kraft, die Widerſpenſtigen ganz zu zähmen. Jedermann konnte zwar wie Linguet in der Vorrede zu Comines Memoiren ſagt, an den König ſchreiben, jedoch wußten die ſchlauen Miniſter die Anklagebriefe bei deren Eingehen ſich ſogleich zu verſchaffen, zu unterdrücken und die Briefſteller durch freie Wohnung, Beköſtigung und ungeſtörte Einſamkeit in ſtillen Staatshäuſern auf immer zu beſchwichtigen. Jede Nachfrage blieb unbeachtet.

Dieſer ſtets betfertige Ludwig hatte in ſeiner Empörung gegen den ſchwachen, gutmüthigen Vater (Karl VII.), der ihm zu lange lebte, die Vermeſſenheit der Kron-Vaſallen kennen und fürchten gelernt. Sein verbiſſener Grimm, ſein Argwohn und ſeine Tücke gegen dieſe Mächtigen, ſeine Argliſt und Verſchmitztheit gegen die Nachbarſtaaten ließen ihn ein Mittel erſinnen, ſchnell und ſicher jedes wichtige Ereigniß zu erfahren, um dieſem plötzlich mit Liſt und Kraft entgegen zu wirken. Dies Mittel war die Erweiterung und beſſere Einrichtung der frühern Courier-Anſtalt.

De Mezeray, noch beſtimmter der Zeitgenoſſe Comines a)

hießen Trois-Echelles (ein entlaufener Franziskanermönch aus Saumur) und Petit-André, Beide ſo geſchickt und ſchnell im Handeln, daß ſie von dreien Männern Einen aufhingen, bevor es die nebenſtehenden bemerkten. Die zum Strange und Baden Beſtimmten wurden mit les Malades bezeichnet. Ludwig und dieſe 3 Gevattern führten das Motto: Funis (ſtatt Finis) coronat opus, der Strick (ſtatt: das Ende) krönt das Werk — wenn's vollbracht war. Wurde, wie es oft geſchah, ein Nicht-Gemeinter oder Unſchuldiger erſäuft oder erdroſſelt, ſo nannte man dies Verſehen un Accident. Eine kurze ſtille Seelen-Meſſe verſöhnte ſtets den Himmel.

a) Abrégé chronologique de l'Histoire de France par le Sieur Franç. Eudème de Mezeray. Tom. III. pag. 185, 320. Tom. IV. pag. 593 — und Collection complète des Memoires relatifs à l'Histoire de France, par M. Petitot, Tom. XI. pag. 257.

berichten die Veranlassung zu den von Ludwig (angeblich) erfundenen sogenannten Posten: b)

„Ludwig sann seit geraumer Zeit auf Mittel, eine „schnelle und leichte Verbindung (mit seinen Geschäfts„trägern und Spionen) zu sichern, denn bestürmt von sei„ner natürlichen Unruhe, durch den mindesten Verzug „aufgeregt, hatte er zu gleicher Zeit auf verschiedenen „Punkten wichtige Angelegenheiten selbst zu leiten, bei „den auswärtigen Höfen geheime Verständnisse zu unter„handeln, auch Befehle und Anweisungen selbst zu er„theilen, damit solche in seinem Sinn erfüllt würden.“

Zu diesem Zweck entschloß er sich, ehe er die Picardie verließ (1464), auf den Hauptstraßen innerhalb Frankreich Pferdewechsel errichten zu lassen, wie solche in Persien und dem römischen Gebiet waren vorhanden gewesen, und erließ die höchst merkwürdige, das Wesen der Einrichtung ganz aussprechende Verordnung vom 19. Junius 1464. Sie lautet: c)

„Edit“

„pour l'Etablissement des Postes, en date a Luxies près „Doulens, le 19. Juin 1464.“

„Institution et l'établissement, que le Roi, notre Sire, veut „et ordonne être fait de certains Coureurs et Porteurs „de Ses Dépêches en tous les lieux de son royaume, pays „et terres de Son obéissance, pour la commodité de Ses af„faires, et diligence de Son service et de Ses dites affaires.“

---

b) Im Text: „Ayant des affaires importantes à diriger en même „temps sur divers points, des intelligences à entretenir dans les „cours étrangéres, des ordres et des instructions à transmettre „pour l'exécution de ses desseins, tourmenté aussi par son im„patience naturelle, qui s'irritoit des moindres délais, Louis „cherchoit depuis longtemps les moyens de s'assurer des com„munications promtes et faciles.“

c) in der Collection etc. etc. par Petitot, und zwar in den Pièces justificatives de l'Introduction aux Memoires etc. etc. tom. XI. pag. 304.

(Das Wesentliche und übersetzt, hier folgend:)

§. 1. Der König hat mit seinem Staatsrath erwogen, daß es Seiner und des Staats Angelegenheiten wegen, höchst nöthig und wichtig sey, von allen Seiten her die neuen Vorgänge schleunig zu erfahren, seine Befehle schnell wissen zu lassen, und deßhalb in allen Städten, Burgen, Schlössern und wo es sonst bequem erachtet wird, eine Anzahl Pferde halten zu lassen, mit welchen die Befehle und die Berichte aus den Nachbarstaaten eiligst fortgebracht werden können.

§. 2. Besonders sollen auf den großen Landstraßen von 4 zu 4 Lieues (2½ deutsche M.) vereidete und redliche Lehnsmänner für den Königl. Dienst angestellt werden, die 4, 5 und mehr diensttaugliche Pferde unterhalten, und

§. 3. diese Dienstvorschrift erfüllen können.

§. 4. Ein Rath soll als Grand-Maître des Couriers de France d) ernannt werden, der stets um die Person des Königs sey und dessen Aufträge wohl ausrichte.

§. 5. Die von demselben angestellten Personen sollen: Maîtres tenans les chevaux courans pour le Service du Roi e) genannt werden.

§. 6. Sie sind verpflichtet, auf erhaltenen Befehl sogleich alle Couriere und Abgeschickte zu begleiten, welche einen Paß ihres Oberherrn (des Grand-Maître) vorzeigen und die Rittgebühren bezahlen.

§. 7. Sie müssen alle Cabinets-Ordres und die Berichte der Statthalter, Befehlshaber in den Provinzen und der

---

d) in gelehrten Schriften, worin von französischen Posten gesprochen wird, ist jene Würden-Bezeichnung ganz unpassend: General-Postmeister, verdeutscht worden. — Warum nicht: Courier-Chef?

e) in den folgenden §§. abgekürzt: Maître coureur — Stallmeister, oder wenn's verständlicher ist: Posthalter, freilich andrer Art wie jetzt.

Offiziere befördern, wenn jene durch einen Paß des Grand-Maître, die Berichte aber von den Beauftragten des Grand-Maître, die sich an der Gränze und in jeder beträchtlichen Stadt aufhalten, bescheinigt worden sind.

§. 8. Jeder dieser Gränz- und Städtischen Beamten muß auf das Briefpaket den Tag und die Stunde der Abgabe an den ersten Maître coureur bemerken, und eben dies Bemerken muß auf jeder folgenden Station geschehen, damit man daraus das gesäumte, oder beschleunigte Weiterbefördern erkenne.

§. 9. Jedem dieser Kron-Maîtres wird bei Todesstrafe untersagt, ohne des Königs und des Grand-Maître Befehl, irgend Jemandem Pferde (zu Privatreisen nämlich) zu geben, denn diese sollen nur zum Dienst des Staats und zur Bequemlichkeit der Maîtres selbst, bestimmt und vorhanden seyn.

§. 10. Dem heiligen Vater Pabst und den im Bündniß stehenden auswärtigen Fürsten ist erlaubt, ihre Couriere und Boten mit diesen Kronpferden, gegen vollständige Bezahlung und unter Beobachtung dieses Gesetzes fortbringen zu lassen.

§. 11 u. 12. Jedoch werden diesen Courieren und Boten alle Neben- und Schleifwege untersagt, weil letztere nur veranlassen, sich der Kenntniß und Obacht des Grand-Maître und der Gränz-Aufseher entziehen zu können. Jene sollen sich vielmehr bei den benannten Behörden melden und einen Paß nachsuchen.

§. 13. Sie müssen bei der Ankunft im ersten Gränzorte Briefe und Gelder vorzeigen, und beide, der den Beamten gegebenen Vorschrift gemäß, durchsuchen lassen.

§. 14 u. 15. Sodann werden die Briefpakete mit dem Dienstpetschaft besiegelt und mit dem vorgeschriebenen Paß dem Courier wieder eingehändiget.

§. 16. Diesen Paß behält der Maître coureur der letzten Station, trägt ihn in das Register ein und erstattet darüber dem Grand-Maître eine Anzeige.

§. 17. Geht der Courier (der auswärtige nämlich) nicht an den König, so muß sein Name, der Gegenstand der Reise und der Bestimmungsort sogleich dem Grand-Maître gemeldet, und der Courier, wenn derselbe einen andern als den angegebenen Weg nimmt, angehalten und zu dem Grand-Maître gebracht werden. Wird ein solcher ein- oder außer Landes gehender fremder Courier auf einem Umwege betroffen: so müssen ihm die Briefpakete abgenommen, an die Statthalter oder deren Lieutenants, zur Beförderung an den Grand-Maître überliefert, und von dem Letztern dem Monarchen eingehändiget werden.

Die §§. 18—23 sprechen von den strengen Pflichten des Grand-Maître, seiner Befugniß, Unterbeamte in jedem Ort, wo es nöthig ist, anzustellen und zu entlassen — und von seinen Einkünften, 800 Livres nebst Emolumenten, und jährlich 1000 Livres Pension, als Gehalts-Zulage.

§. 24. Jeder Maître coureur erhält 50 und jeder Ober-Beamte (Commis) 100 Livr. tournois als jährliche Besoldung, mit allen Befreiungen und Rechten der Hausbeamten des Königs.

§. 25 u. 26. Damit die Maîtres und deren Pferde stets im guten Zustande bleiben, soll jeder Courier für sein und seines Begleiters f) Pferd 4 Sols für jede Station zahlen. — Der Grand-Maître, dessen Begleitung und Commis werden bei ihren Dienstreisen zahlungsfrei befördert.

---

f) nämlich des vorreitenden Stallknechts, als Wegweisers und um das gebrauchte Courierpferd zurück zu bringen.

§. 27. Jeder Maître coureur muß die empfangenen Briefpakete sogleich nach deren Empfang dem nächsten Maître des Courses persönlich überbringen, denn dafür wird er besoldet.

§. 28. Dies Edict soll überall streng befolgt werden.

Geschehen und gegeben in Luxies bei Doulens g) den 19. Junius 1464.

Ludwig.

Auf Befehl des Königs und des Staatsraths,
de la Loere.

Mit der Urschrift gleichlautend h)
Cheveteau.

Dies aus Gründen vollständig mitgetheilte Edict wird überzeugen, daß

die ganze Anstalt nicht eine entfernte Aehnlichkeit mit unsern Posten hatte,

die Maitres coureurs, Stallmeister, zugleich Courierbegleiter (§§. 6. und 7.) und Stafettenreiter (§. 27.), in Einer Person waren, was die Postmeister und Posthalter nicht sind, und daß

die ganze Einrichtung in nichts weiterm bestand, als was Ludwigs Vorfahren im Reiche, und Jahrhunderte und Jahrtausende früher die Perser und Römer, folglich 2000 und 140 Jahre — die neuern Karls d. Gr. 600 Jahr —

---

g) Luxies, damals eine befestigte Burg, Doulens, ein Städtchen am Flüßchen Athie im Depart. der Somme, vor der Revolution, Provinz Picardie.

h) Alle von den Monarchen vollzogene Edicte, Patente, Ordonnanzen rc. rc. werden in der Urschrift als Urkunden im Reichs-Archiv aufbewahrt, die zum Druck und zur Bekanntmachung bestimmten aber abgeschrieben und die Abschriften von einem Staatsrath beglaubigt. So war es auch mit obigem Edict.

und des Balduin als Veredarius 361 Jahr — schon eingeführt hatten.

Hienach ist es, meines Bedünkens klar, daß Ludwig keinesweges, wie in gelehrten Schriften behauptet wird, für den Erfinder einer Courier- oder Eilboten-Anstalt, geschweige des Postwesens, gehalten werden könne, sondern nur das unbestreitbare Verdienst habe, dies Couriersenden nach seinen Absichten geregelter geordnet und es Posten (s. Eingang des Edicts) genannt zu haben, warum aber diesen Namen, steht nirgend geschrieben. Muthmaßlich hat der König denselben entweder von dem römischen Statio (auch Mansio) ein Pferdewechsel, oder von dem posita statio, eine Posthalterei im heutigen Sinn, hergenommen (B. I. S. 542).

Jene Couriere oder Porteurs des Depeches lassen auch darum nicht den Begriff eines Post- und eines heutigen Courierwesens zu, weil die Posten überall durch Postillons und Postknechte, also von Leuten der untern Volksklasse, fortgebracht, zu Couriersendungen aber Personen von Bedeutung, oft von hohem Range, erwählt werden. Beide Stände sind mithin ungleich.

Um die Aufmerksamkeit von dem wahren Zweck abzulenken, ließ Ludwig verbreiten, daß die Courierposten eingeführt würden, um ihm schleunig Nachrichten von dem Gesundheits-Zustande seines kränkelnden Sohnes und Thronerben zu überbringen. Diese Verblendung zeigte sich bald entdeckt, denn es wurden 230 solcher Staats-Couriere — damals Messagèrs à cheval, reitende Boten, genannt — besoldet, welche seine Schreiben nach jedem Punkt seines Reichs bringen mußten und in der Folge auch Privatbriefe bestellen konnten.

Zum Gedächtniß jener Einrichtung soll der König eine Schaumünze haben prägen lassen. Deren Vorderseite zeigt sein Bildniß mit einem kleinen Hute von einer einfachen Krone umschlossen und mit der Umschrift: Ludovicus XI. D. G. Francor. Rex

christianiss. Auf der Rückseite zwei Couriere im Galopp reitend, der mehr Vorreitende hat hinter sich ein Felleisen. Die Umschrift lautet: Qui pedibus volucres anteirent cursibus auras (Sie eilen im Lauf den Vögeln und Winden zuvor), unter den Reitern steht das Wort: Decursio (der Courierritt) i).

Ludwig, der stets beträchtlicher Summen bedurfte zur Besoldung seiner Heere, seiner Creaturen und Ausspäher bei den auswärtigen Höfen, zum Erkaufen und Bestechen hoher und niedrer Beamten in den Nachbarstaaten k) und ähnlicher edlen Zwecke, dieser Ludwig fand es angemessen, die Geldquellen fremder Behörden in Anspruch zu nehmen, und auf dem höchst einfachen Wege, der Gewalt, sich zuzueignen, besonders auch jene nun 258 Jahr bestandene Briefboten-Anstalt der Universität, mit dem ganzen sehr bedeutenden Ertrag, als ein Zubehör der Staats-Einkünfte zu erklären. Der Herzensgütige war jedoch so edelmüthig, der Universität eine Entschädigung von 300,000 Livres Tournois (79,012 Rthlr.) jährlich zu bewilligen l).

---

i) de Neufville etc. liv. II. pag. 66 und la Chronique scandaleuse, composée par Jean de Troyes. — Medaillenkenner bestreiten die Aechtheit dieser Denkmünze, weil sie nicht auf das Postwesen passe und eine Aehnlichkeit mit der auf den Nero, bei einer festlichen Veranlassung geprägten habe, auf welcher ebenfalls das Wort: Decursio stehe, das theils einen Streifzug der Cavallerie ins feindliche Gebiet, theils ein Spielgefecht der Reiterei zur Belustigung, oder bei einem Leichengepränge bedeute.

k) Anton Varillas (Königl. Rath und Historiograph 1624—1696) behauptet in der Histoire de Louis XI. daß dieser jährlich beinahe 4 Mill. 700,000 Livres (1 Mill. 566,666⅔ Thaler) auf Bestechungen verwandt habe.

l) Die Universitäts-Botenschaft dauerte etwa 450 Jahre. Sie beeinträchtigte zwar die Post-Einkünfte und erwarb viel Geld, ging aber doch 1661 zu Grunde durch ihre übertriebene Porto-Forderungen und Langsamkeit, denn die Boten wanderten nur bei Tage, und durften weder mit der Post fahren, noch unterweges wechseln. Bis 1788 erhielt die Universität die 300,000 Livres jährlich aus den Postgefällen, in jenem Jahr aber ward der Betrag zur Staatskasse eingezogen. Im J. 1791 wurden die Univer-

Le Quien de Neufville widerspricht der Angabe des de Mezeray (Tom. IV. page 593), daß Ludwig erst 12 Jahr nach jenem Edict, also 1476. — wie viele Schriftsteller ebenfalls nachschrieben — die Posten habe schleunig einrichten lassen, als sein furchtbarster Feind, Herzog Karl der Kühne von Burgund, mit seinem Heer siegend in Frankreich und Lothringen vordrang, um das belagerte Nancy zu entsetzen, und der König, beängstigt, seine Entthronung befürchtete m).

Die Beamten, welche als Chevauchèrs de l'ecurie du Roy (Königl. Marstallbereiter) die Obsorge auch auf die (sogenannten) Posten hatten, vernachläßigten ihre Pflichten und offenbarten sogar die ihnen mündlich ertheilten geheimen Aufträge. Erzürnt darüber erließ Ludwigs Thronfolger, Karl VIII., das strafende Patent vom 27. Januar 1487, und ernannte den Stallmeister Robert Paon zum Aufseher der Chevauchèrs im ganzen Königreiche, mit der Macht, die untauglichen Beamten abzuschaffen und tüchtige Männer zu Courieren und Depechen-Bestellern (Porteurs des Depeches) anzunehmen.

In einem Edict vom Julius 1495 wird diesen Courieren bei Strafe des Stranges untersagt, aus dem Auslande Schriften gegen die Basler heiligen Decrete und Pragmatische Sanction mitzubringen, ein Beweis, daß damals diese Couriere auch Privatbriefe bestellten. Siebzig Jahr nachher (1563) erneuerte der König Karl IX. jenes Edict Ludwigs v. 19. Jun. 1464 und befahl 2 Jahr später, im Patent vom 10. November 1565, daß sämmtliche Postanstalten einem General-Controleur

---

sitäts-Boten mit den Messageries royales vereinigt, nachher 7 Jahr verpachtet und 1797 von einem Verein in Administration übernommen.

m) In dem Werke: Les Avantures de Faust sagen die Verfasser Saur und Saint-Geniès, der bekannte Doctor Faust habe dem Könige einen jungen Schweizer empfohlen, welcher Fausts Vorschlag — den römischen cursum publicum in Frankreich zu veranstalten — ausführte. Faust lebte jedoch ein Jahrhundert nach Ludwig.

der Posten und keiner andern Behörde, weder dem Parlament, noch einer Gerichtsbarkeit untergeordnet seyn sollten.

---

§. 3.

Stationen, (Pferdewechsel.) Gründung eines Postwesens.

Heinrich IV. stets besorgt für das Wohl seines Landes, wollte seine Unterthanen, besonders die Landleute, von der drükkenden Last befreien, ihre Gespanne zu Militärfuhren herzugeben. Er verordnete 1597, in gewissen Entfernungen von 7—8 Lieues (etwa 4 Meilen) Miethspferde bereit zu halten, damit die Reisenden wohlfeil und bequem, auch bald von einem Ort zum andern kommen könnten, jedoch nicht zum Nachtheil der Courier-Anstalten. Besondre Verwalter (Maitres) führten die Aufsicht über jeden Pferdewechsel. Aus dieser Einrichtung entstanden zwei ganz abgesonderte Anstalten, nämlich die der Stations- oder Courier-Posthaltereien, und diese des Lohnfuhrwerks, welche zu 10 Livres jährlich für jedes Pferd, verpachtet wurden. Gewöhnlich gab man 20 Sous tägliche Miethe für eine Hin- und Rückfahrt, die beide nur im Trabe, nie im Galopp, geschehen durften.

Aber durch diese Relais, die zu Königlichen gemacht wurden, litten die Postmeister einen ungemein großen Abbruch, weil Niemand die weit theurern Extra-Postpferde nahm. Man vereinigte daher beide Pferdewechsel und setzte das Postgeld auf die Hälfte herab; so entstanden die noch jetzt gebräuchlichen Extra- und fahrenden Posten.

Auch glaubte der edle König das Postwesen durch einen höhern Rang zu heben und zu ehren, indem er durch das Edict vom Januar 1603 (nach Andern 1608) den General-Controleurtitel in den eines Général des Postes verwandelte, diese Würde mit dem Ober-Stallmeisteramte vereinigte und den ersten Staats-

und Kabinets-Minister Guillaume Fouquet de la Varenne (Sully) zum Post-Chef (Général des Postes et chevauchèrs de l'écurie de Sa Majesté) ernannte. Um diese Zeit wurde die Benennung: Postmeister (Maitres des Postes) allgemeiner.

Nach Heinrichs Ermordung durch den Jesuiten-Zögling Ravaillac (14. Mai 1610) und nach der Entlassung Sully's traten auch beim Postwesen sehr große Veränderungen ein.

Viele Statthalter, Provinzial-Behörden und hohe Offiziere schickten ihre Acten und Dienstberichte durch Expresse, auf Rechnung der Postkassen, an den König (Ludwig XIII.). Dies erhöhete nicht nur die Post-Ausgaben, sondern dem allmächtigen Minister, Kardinal Richelieu n), entging zugleich die Kunde von dem Inhalt der Schreiben. Beides mußte verhütet werden. Er verfügte daher im Januar 1629, daß alle, irgend eine Landessache betreffenden Briefe an den Monarchen, besonders eingepackt, nur mit der Post versandt, von den Postmeistern darüber Verzeichnisse geführt, auf jedes Briefbund Tag und Stunde des Absendens pünktlich bemerkt und sogleich abgeschickt werden sollten. Die verdächtig scheinenden Briefe wurden im Geheim dem Kardinal zum Eröffnen überliefert. Derjenige Postbeamte, welcher einen Bericht an den König, oder einen Brief an einen hohen Staatsbeamten und wichtigen Mann durchschlüpfen ließ, wurde Nachts verhaftet und sah die Seinigen nimmer wieder.

---

n) Der Schreckliche starb den 4. December 1642. Er selbst gab dem Markis de la Vieuville einen Begriff von seinem Charakter: „Wenn ich meinen Entschluß gefaßt habe, so gehe ich auf meinen Zweck zu, ich stoße „alles um, ich werfe alles zu Boden und bedecke nachher alles mit meinem rothen Priesterrock (je couvre tout de ma soutane rouge)," (P. G. Daniel Hist. tom. XV. page 579.) Er bewies dies kräftig, denn selbst der Monarch scheuete ihn, und alle Gräuel der Despotie, der geheimen und öffentlichen Verhaftungen, Hinrichtungen und Ermordungen von ihm gefürchteter oder gehaßter Männer gingen — ungerächet — mit ihm zu Grabe.

Richelieu, der sich durch dies Erforschen der brieflichen Geheimnisse dennoch nicht vollkommen gesichert glaubte, weil der ihm treuergebene General-Postmeister nicht alles selbst übersehen und den Mißbräuchen und Mängeln abhelfen konnte, stellte durch einen Befehl vom 31. December desselben Jahres drei seiner Creaturen als Sur-Intendants der Posten und Marställe, statt jenes General-Postchefs, an, dem jedoch die 350,000 Livres wieder vergütet wurden, welche er seinem Vorgänger für die Abtretung des Amts entrichtet hatte. Dies Abkaufen und Entschädigen war Sitte jener Zeit.

Jene 3 Oberhäupter hatten, außer der Macht und Gabe im Spioniren, dennoch das Verdienst, die ersten Vorschritte zu einer geregelten Postanstalt in Frankreich gethan zu haben, ihnen wurden die Post-Einkünfte als Besoldung überlassen.

Ein Jahr nach Richelieu's Tode, 1643, wurde zwar die Dienstverwaltung abgeändert und man stellte Beamte an, welche die angekommenen Briefe controliren, wiegen und austariren, die abgehenden eintragen, die Beschwerden untersuchen und auf die Befolgung der Post-Verordnungen Obacht halten mußten; aber schon nach 12 Jahren, 1655, schaffte man auch diese Einrichtung ab und ordnete vier Ober-Aufseher (Intendanten) an, die mit einigen Unterbeamten alle Postgeschäfte besorgten. Man war stets in der zweckmäßigen Führung und Leitung des Postwesens verlegen, dies Schwanken und Meistern artete nur in kurzwährende Versuche aus, denn Niemand dachte daran, die Posteinnahme zum Vortheil der Staatskasse zu beziehen. Unkundige im Postwesen wurden als Obere angestellt, um zu reformiren, aber sie kannten nicht die Mängel und Gebrechen, darum auch nicht die Mittel zur Abhilfe, und die Postbeamten hüteten sich, zu belehren, wo das Uebel hause und wie dies zu heben sey. Denn bis 1663 unterhielten sich die Postanstalten selbst, und die Postbeamten theilten unter sich die Einkünfte.

§. 4.

Post-Verpachtungen.

Noch 5 Jahre dauerte dies Wesen, als 1668 der Kriegs-Minister Louvois o) zum Postchef ernannt wurde. Er lernte nicht nur die Wichtigkeit des Postwesens, sondern auch die Einnahme kennen, und da diese einen unerwartet hohen Ueberschuß lieferte, so theilte er diesen dem Staatsschatz zu. Louvois hob im April 1676 jene Intendanturen auf, fand eine Verpachtung ergiebiger und überließ das gesammte Postwesen dem Lazare Patin für 1,200,000 Livres (320,000 Rthlr.) Pacht auf 11 Jahr mit der Zustimmung, die Portotaxen für Briefe und Pakete zu erhöhen.

Im Jahr 1683 bestimmte Ludwig XIV. p) die Pachtsumme auf 1,800,000 Liv. (480,000 Rthlr.), vereinigte mit dieser Posten-

---

o) François Michel le Tellier, Marquis de Louvois, ein Unhold des Krieges und der Zerstörung, alle Mittel gleichgeltend und in seinen Beschlüssen gewaltsam. Wohin er die Heere sandte, wurden auf seinen Befehl das Land geplündert, verwüstet und Städte und mehrere hundert Dörfer in dem benachbarten Deutschland abgebrannt. Auch die berüchtigten Dragonaden zum Morden, Vertilgen und Austreiben der Protestanten waren das unsterbliche Werk dieses Ministers, den der König in einem Anfall von Grimm mit der Feuerzange aus dem Zimmer trieb und beibehielt (Convers. Lexikon B. V. S. 829). — Sein Nachbild und Seitenstück war der in demselben Lexikon B. I. S. 642 so hoch gerühmte Charles Louis Auguste Foucquet, Duc de Belle-isle et Gisors, Marschall, Pair, Erster und Kriegs-Minister unter Ludwig XV. Dieser Belle-isle schrieb am 6. October 1758, im Kriege gegen Friedrich den Großen, an den Befehlshaber der französischen Armee, Markis de Contades: „Sie müssen Westphalen zu einer Wüste machen, und was „die Länder Lippe und Paderborn betrifft, welches sehr fruchtbare Provin„zen sind, so müssen Sie es sich vor allem angelegen seyn lassen, alles „darin ohne Ausnahme zu zerstören." (Lord Dover Leben Friedrichs II)

p) In einigen Post-Verordnungen nennt sich der König: „Louis, par „la grace de Dieu, Roy de France et de Navarre, Dauphin de „Viennois, Comte de Valentinois et Divis, Provence, Forcalquier

pachtung verschiedene Rechte und Einkünfte aus Städten und Dörfern, die zum Leibgedinge (Apanage) des Herzogs von Orleans gehörten, und bewilligte diesem Prinzen 10,000 Liv. als eine jährliche Pension, aus den Post-Einkünften.

Die Edicte vom 10. Januar 1669 und 30. Junius 1681 befreien die Postmeister von den Steuern für ihre Besitzungen, von allen öffentlichen Lasten und Abgaben, Geldabzügen, Pferde- und Fourage-Lieferungen, Soldaten-Einquartierung und Kriegslasten, von Vormundschaften und der Beschlagnahme ihres Eigenthums. Ihnen wurde erlaubt, 60 Morgen Land zum Acker- und Weinbau, an Waldung und Wiesen zu pachten, den Couriren und Postillonen steuerfrei Lebensmittel unbeschränkt zu verkaufen, auch nach einer mindern Abschätzung eine Gastwirthschaft (hostellerie public) zu treiben. Die Erklärung des Königs vom 8. Januar 1692 erlaubt sogar den Postmeistern, das Amt an einen ihrer dienstfähigen Söhne, oder an einen annehmlichen Bekannten abzutreten.

Im Jahr 1738 wurde die Pachtsumme auf 3,947,543 Liv. (986,885¾ Rthlr.) bestimmt, denn man hatte den ansehnlichen Ertrag der Posten theils durch eine eigene Verwaltung für Königliche Rechnung kennen gelernt, theils hatten Bewerber und Patentbriefe jenes Pachtgeld darum so hoch getrieben, weil mit dem Postwesen zugleich das ausschließende Privilegium verbunden war, alle Sänften in Frankreich zu liefern. Dies Vorrecht besaß früher der Prinz Karl von Lothringen als Theil seiner Einkünfte; die Lieferung der Sänften für die Provinzen Languedoc und Bretagne verblieb ihm jedoch, als er die für die übrigen Departements abtrat.

Im ersten Regierungsjahre Ludwigs XVI. im September 1774 wurde der Staats- und Finanz-Minister Anne-Robert

„et terres adjacentes. Nous mandons et commandons etc. etc.“ Dagegen in andern Edicten früher und später Zeit lautet der Eingang stets: „Louis, par la grace de Dieu, roy de France et de Navarre. A „tous, présens et à venir, salut. etc. etc.“

bert Jacques Turgot, Baron d'Aulne q), zum Chef des Postwesens ernannt, das früher stets dem Kriegs-Departement zugeordnet war. Turgot übernahm, ohne Gehalt und Neben-Einkünfte, die Aufsicht und die Leitung der Posten deßhalb, um die mancherlei Pläne ausführen zu können, die seinen trefflichen Absichten entsprachen und Frankreichs Wohlstand fördern konnten. Er begann sein Werk mit dem Vereinigen der Briefposten mit den Königl. Fahrenden Posten (Messagéries royales), ließ diese Einrichtung durch die Edicte v. 7. und 14. August 1775 bestätigen und bewirkte also die Ersparung einer doppelten Ausgabe, die sich früher auf 4 Mill. Livr. jährlich (1⅓ Mill. Thal.) belief. Pallmer in England ahmte einige Jahre nachher dies Kunstwerk nach, gab es für seine Erfindung aus und nahm für seine Copie, aus bloß engländischer Gutherzigkeit, eine baare Belohnung und jährliche Pension. Turgot dachte weder an den hohen Werth seiner ersonnenen Veranstaltung, noch an einen Ehrenlohn (s. England, Kap. 12, §. 2) erhielt auch keinen.

Die letzte (23te) Verpachtung der Posten und Sänftenlieferung erfolgte 1786 für 10,800,000 Liv. (2,880,000 Rthl.), diese Summe ward 2 Jahr nachher, wegen Verminderung der damals zu sehr gehäuften Portofreiheit in den Geschäftszweigen, auf 11 Millionen Livres gesteigert. Der Ertrag würde weit höher gewesen seyn, wenn die Administration die Briefe und

---

q) Geschichtlich hat Frankreich nur drei treffliche, edle und hochherzige Staatsminister innerhalb 14 Jahrhunderten seines Bestehens zu zählen. Sie sind Sully unter Heinrich IV. — Claude Adrien Helvetius unter Ludwig XV. — und Turgot unter Ludwig XVI. — Andre sonst wackre Staatsmänner vor, mit und nach ihnen, reichen doch bei weitem nicht an den klugen festen Sinn jener Drei, die mit unwandelbarer Treue und Rechtlichkeit, ohne Selbstsucht und Eigennutz, nur den alleinigen Zweck vor Augen hatten, das Emporkommen, die Würde und das Wohlergehen ihres Vaterlandes zu gründen und zu befestigen, und mit redlichem Gemüthe gewissenhaft ihren hohen Beruf erfüllten. Sie empfingen dafür den Lohn der Welt dadurch, daß sie gezwungen wurden, sich zu entfernen.

Briefpakete aller Ministerien und Behörden im ganzen Königreiche nicht hätte portofrei befördern müssen. Der Verlust in der Porto-Einnahme wird auf 15 bis 18 Mill. Liv. (4,800,000 Rthl.) jährlich gerechnet r).

Im Jahr 1790 hob das Decret der National-Versammlung v. 12. Julius sämmtliche seit Ludwig XI. zu Gunsten der Postbeamten erlassene Verfügungen, die 100,000 Livres Besoldung der Post-Intendanten, und die 300,000 Livr., welche für Postgeheimnisse s) bestimmt waren, auf, (Voss. Zeit. 1790 Nr. 88, S. 3). Jedem Postmeister (Posthalter) wurden zur Schadloshaltung jährlich 30 Liv. für jedes Dienstpferd festgesetzt, jetzt darf jedoch diese Entschädigung im Ganzen nicht über 450, und nicht unter 250 Franken, nach Beschaffenheit der Station, betragen. Alle Titel und Einkünfte der Obern wurden eingezogen und dagegen einem Königl. Ober-Post-Commissar die Aufsicht und Leitung des gesammten Postwesens überlassen. Die Postbeamten mußten in der Revolutionszeit das Geheimhalten der Briefe eidlich angeloben; Zwei General-Controleure vereinigten in ihren Aemtern den Beruf der Inspecteurs, Visitatoren und Posträthe, jeder erhielt 6000 Francs Gehalt. Die von den Adressaten nicht angenommenen und die nicht zu bestellenden Briefe sollten verbrannt werden.

Seit 1791 besteht keine Post-Verpachtung. Die Gräuel des empörten Frankreichs, in der Folge von der National-Versammlung und den wüthigsten Conventsgliedern ermuntert und begünstiget, von den Jacobinern und Sansculottes überall gehandhabt, diese Schändlichkeiten breiteten sich auch im Bereich der Posten aus. Man ließ in den Posthäusern und auf den Landstraßen den Cou-

---

r) vom 1. Januar bis zum letzten September 1828 hatte die Briefpost 1,903,000, Fr. (528,611 Thlr. 3 Gr. 4 Pf.), die fahr. Post 317,000 Francs (88,055 Thlr. 16 Gr. 3 Pf.) eingebracht. (Spenersche Zeit., Nr. 250. Paris d. 16. Oct. 1828.)

s) wahrscheinlich zur Besoldung der Regierungs-Spione und Postbeamten in der berüchtigten chambre noire (des Posthauses), in welcher die verdächtig scheinenden Briefe geöffnet wurden.

rieren die Briefe wegnehmen, die verdächtig scheinenden, besonders die des Ministers der auswärtigen Angelegenheiten und die des spanischen Gesandten eröffnen, und die Postbeamten zwingen, die ihnen anvertrauten Briefe herauszugeben, jedes Verweigern und das leiseste Bedenken wurden als ein Criminal-Vergehen bestraft. Der Präsident de Richebourg und 5 Administratoren bildeten damals den Vorstand der Postanstalt.

Ich übergehe die Vorgänge in den Schreckenszeiten, die stets wechselnden Veränderungen der Postverfassung während der Regierung des einzigen, nun längst vorübergegangenen Kaisers und der berüchtigten hundert Tage, nach deren Verlauf Frankreich, von den Schlacken und Uebelthaten gereinigt, neu erstand.

---

§. 5.

Jetziges Postwesen.

Nach der zweiten Rückkunft Königs Ludwigs XVIII. nach Paris (am 8. Julius 1815), erklärte der Staatsminister Graf Beugnot, daß das Postwesen in Frankreich durchgehends eine Königliche Anstalt sey und unter dem besondern Schutz des Monarchen stehe.

Das Französische Postwesen befaßt sich, wie das Englische, nur mit der Beförderung der Briefe, das Fortbringen der Reisenden geschieht zwar durch die Malle-Posten — Brief-Felleisen- oder Courier-Posten — ist aber unbedeutend. Gelder und Pakete können nur mit den Diligencen — Privatfuhrwerken — versendet werden, diese stehen nur sehr bedingt unter polizeilicher Aufsicht und Beschränkung.

Alles, was einem Briefe ähnlich sieht und bis 2 Pfund schwer ist, versiegelt oder nicht, muß bei schwerer Strafe, der Post überliefert werden, die jedoch alles als werthlose Dinge betrachtet, folglich für Geldwerthe Gegenstände — Wechsel, Dokumente, Papiergeld, Prätiosen rc. rc. — nicht die mindeste Sicherheit gewährt, an einen Ersatz denkt Niemand.

A. Die Ober-Behörde

bestand bis zu den bekannten Juliustagen 1830 aus 3 Post-Administratoren, die es in jener Zeit bedenklich fanden, sich in ihren Bureaux sehen zu lassen. Die Geschäfte gingen dennoch ohne ihre Gegenwart fort. Der provisorische Commissar für das Postwesen fand aber auch in diesem Wegbleiben eine Entbehrlichkeit jener vorgesetzten Verweser und trug nicht nur auf die Entlassung der gedachten Herren an, weil die Divisions-Chefs eben dasselbe in einer Versammlung wöchentlich zweimal berathen und abmachen, auch — was die Hauptsache war — die 40,000 Franks Gehalts-Ausgabe für Jene erspart werden könnten. Beides ward mit Beifall aufgenommen und bestätiget. Die nachher eingeführte General-Postdirection war ein Theil des Finanz-Ministeriums.

Durch die Königliche Verfügung vom 5. Januar vorig. J. (1831) ist das Amt eines General-Directors des Postwesens aufgehoben und dagegen ein Ober-Postdirector mit 20,000 Frank. (5555 Thlr. 16 Gr. 8 Pf.) Gehalt und 2 Unter-Directoren, jeder mit 12,000 Fr. (3333 Thlr. 10 Gr.) Besoldung angestellt worden.

Das Haupt- und wesentlichste Amt in Frankreichs Postanstalten ist das der 30 Post-Inspectoren. Jeder hat seinen eigenen Bezirk. Er muß bei seinen Bereisungen alles Mangelhafte und Irrthümliche im Dienst und Rechnungswesen berichtigen, rastlos und streng auf die Erfüllung der Dienstpflichten halten, stets sich da einfinden, wo sein Wirken nöthig ist, sehr oft den Zustand der Postkassen untersuchen, die Postbücher nachsehen und keine Abweichung von dem gleichmäßigen Gange der Postgeschäfte gestatten. Ihm gebührt es, die Gesetze zu erläutern, wo sie unrichtig gedeutet werden, den Beschwerden abzuhelfen und die Streitigkeiten zwischen den Postbeamten und dem Publiko zu entscheiden, das Recht der Erstern wahrzunehmen, wenn diesen unbillige Zumuthungen geschehen, den Unterschleifen zu begegnen

und sie abzuwenden, nützliche Postverbesserungen, besonders zur Aufnahme des Gewerbes und Handels eines Orts oder des ganzen Kreises, zu erfinden und auszuführen, und nachtheilige Anstalten aufzuheben. So lautet, kurz zusammengefaßt, die Dienst-Vorschrift. Sie ist eine fast wörtliche Nachahmung der schon in der Mitte des vorigen Jahrhunderts, am 5. August 1766, im Preussischen erlassenen Instruction für die damals angestellten Post-Inspectoren und wurde als Vorschrift vom General Postmeister v. d. Schulenburg 1802, jedoch mit Zusätzen und der Verfassung angemessen, erneuert (s. Darstell. des Preuss. Postw. v. Matthias, B. I. S. 329).

Aus dieser Uebersicht der Berufspflichten folgt, daß kein andrer Postbeamte in Frankreich den Zustand der Postanstalten so kennen, eine bündige Auskunft und Ueberzeugung geben, und, wenn er gewissenhaft zu Werke geht, durch seine Vorschläge und Ansichten — gestützt auf Kenntniß, Klugheit und Erfahrung — zum Gemeinwohl des Staats und aller Postbeamten so beizutragen vermag, als der Post-Inspector.

B. Das Posthaus (l'hôtel des postes) in Paris

ist auf den Trümmern des Pallastes der Grafen von Flandern im 13. Jahrhundert erbauet, von Karl VII. seinem Günstling Guillaume de la Tremouille geschenkt, und nach diesem von dem Herzog d'Epernon, Jean de Nogaret, einem Liebling Heinrichs III. bewohnt worden. Zuletzt wurde das Haus von dem Sohn des General-Post-Controleurs, Grafen Bartholomé d'Hervat, zum Posthaus gekauft, ausgebaut, und dicht neben an ein Hôtel für den Post-Chef eingerichtet.

Außer diesem Posthause oder Hof-Postamt sind in Paris noch 12 (Filial)-Postämter mit Inbegriff des für den Hof, die Pairs- und die Deputirten-Kammer (der Letztern die Mehrzahl) in den Stadtvierteln vertheilt. Alle 2 Stunden werden die an dem Eingange der Postcomtoirs (in ganz Frankreich) befindlichen Briefkasten (petites postes) geöffnet.

C. Uebersicht der Postanstalten.

Der Minister und Chausseebau-Intendant Baron Pasquier gab im April 1829 in der Deputirtenkammer eine Uebersicht des Postwesens, nach welcher in ganz Frankreich, in den Departements-Hauptstädten Post-Directionen als Oberbehörden, 1382 Postbureaux, 417 Austheilungen oder Nebenbureaux und 1463 Stationen (Gespannwechsel zum Postdienst und für Reisende) vorhanden wären, jedes Bureau mit einem angemessenen Personal besetzt, einem Director (in Deutschland: Postmeister), Controleur, Commis (Secretär) und Briefaustheiler. Die Hausmiethen, der Ankauf der Pferde und überhaupt die Unterhaltungskosten betragen fast unermeßliche (immenses) Summen. Im officiellen General-Postbericht von Paris für 1830 wird gesagt, daß seit 14 Jahren die Post-Einkünfte von 19 auf 31 Millionen Franken — und die Ausgabe von 10 auf 15 Mill. (in runden Summen) gestiegen sind.

Einer genauen Zählung zufolge, — sagte derselbe Minister Pasquier — haben 35,587 Gemeinden mit 1300 Hauptorten in den Kantons keine Postanstalt, die Briefe dahin werden theils durch Fußboten, theils durch Präfecturwagen besorgt, welche wöchentlich einmal die Runde machen. Das neueste Gesetz vom 3. Junius 1829 befiehlt daher, daß, wo nicht täglich, doch wenigstens alle 2 Tage jeder von den Posten nicht berührte Ort eine Briefbeförderung haben und durch diese auch Journale, Zeitungen ꝛc. ꝛc. erhalten soll. Dieser Plan ist am 1. April 1830 ausgeführt worden. Fünftausend Land-Postboten (Briefträger) besorgen einen Tag um den andern in jenen Gemeinden, die keine Posten haben, sämmtliche Briefe und sammeln auch die unterweges erhaltenen zum Absenden mit den Posten; die Leute laufen (in der Gesammtzahl) täglich 25,000 franz. Meilen, also jeder 4 deutsche Meilen im Durchschnitt, wie in den gedruckten Nachrichten zur Beruhigung des Publikums steht. Jedoch die Wirklichkeit spricht anders, wie die Sage auf der Tribune.

In Paris besteht seit 1759 eine unter der Regierung Ludwigs XV. vom General-Finanz-Controleur Charles Humbert Pierron de Chamousset aus Limoges eingeführte

Stadt-Briefpost.

Jetzt, sehr vervollkommnet, ist seit dem 15. September 1823 in jedem Hauptbezirk 1) ein Stadt-Postamt (Briefsammlung) errichtet worden, das die mit den Posten eingegangenen Briefe, der Beschleunigung wegen, durch einen reitenden Boten aus dem Hof-Postamt erhält. Die Briefaustheilung in den Bezirken erfolgt im Sommer 7mal, im Winter 6mal täglich. Diese Stadt-Briefpost soll den sechsten Theil der Briefmasse enthalten und täglich 8 bis 10,000 Briefe liefern. Nach dem Bericht des General-Postdirectors (s. Berl. Zeit. v. 18. Jan. 1830) sind im J. 1829 in Paris eingegangen 9,212,802 Briefe, darunter mit unrichtiger Adresse 3058 — und unversiegelte 7478. (Eine lobenswerthe Wirthschaft und Aufmerksamkeit, offene Briefe und sogar auch hunderte ohne Adresse zur Post anzunehmen und abzusenden!) Ueberdies waren unter jenen offenen 481 mit Wechseln, und viele mit Bankbillets, zusammen 1,330,216 Fr. im Werth. — Welch ein schreiender, glorreicher Beweis der Ehrlichkeit aller Postbeamten, die solche offene Briefe ohne Gewissensbisse ad saccum stecken konnten. —

Der Staatsminister Graf Beugnot hatte diesem zufolge allerdings Fug und Recht, am 10. Julius 1815 auf der Redner-

---

1) Paris hat 7 Stunden Weges im Umfang und enthält innerhalb 48 Stadtbezirken 12 Stadtviertel (Mairies), 8 Palläste, 27,900 Häuser, 22 Markt- überhaupt 73 öffentliche Plätze, 16 Thore, 210 Springbrunnen, 1150 Straßen, 265 Gassen und Durchgänge, 16 Brücken, 58 Barrieren, 360 Hotels, über 12500 Läden, 11 Verkaufshallen, 2 Cathedralen, 12 Pfarrkirchen, 27 Kapellen, 38 religiöse Häuser und Klöster, 15 Bibliotheken, 24 Theater und 10 Gebäude für Gefangene. (Allgem. Moden-Zeitung, 1829, Nr. 66, S. 527 u. Berl. Zeit., 1829, Nr. 205. Man vergl. London, s. England, Kap. 12, §. 4.)

bühne dem ganzen Europa das Postwesen in Frankreich als Muster und Vorbild in Hinsicht der Ordnung und Geschäftsführung — nämlich viele hundert unversiegelte Briefe und eben so viele ohne Aufschrift (Adresse) in den Postcomtoirs anzunehmen und abzusenden — zur Nachahmung einer solchen heillosen Amtsverwaltung aufzustellen, die in Deutschlands Poststaaten mit augenblicklicher Cassation würde geahndet werden.

Nach dem officiellen Postbericht für 1830 ist die Zahl der täglich in Paris ausgegebenen Briefe seit 15 Jahren von 28,000 auf 53,000, der täglich abgehenden von 40,000 auf 60,000, und der in ganz Frankreich auf täglich 118,000 gestiegen. Unter den in Paris täglich ausgegebenen 53,000 Briefen sind 15000 aus Paris selbst.

Diese Massen sind nicht als übertrieben anzunehmen, da nach der neuesten Zählung die Bevölkerung von Paris 713,765 Einwohner, nämlich 346,188 Männer und 367,796 Frauen, in 224,922 Familien betragen soll. Davon leben 366,000 vom Privat-Einkommen, 348,000 von täglicher Arbeit, 77,192 vom Almosen und Herumtreiben, 12500 Findlinge, 16000 als Garnison, 10,450 Beamte und 80,000 Dienstboten. (Galignani, 1829, Nr. 4483.)

Man rechnet die Länge der sämmtlichen Poststraßen in Frankreich auf 8587 Lieues (4,293½ preuss. M. zu 24000 rhl. Fuß), in England dagegen auf 24,000 engl. oder 4,800 deutsche M. Von demselben Pasquier, (als Chausseebau-Intendant), ward beim Vortrag in der Deputirten-Kammer, mithin amtlich, die Lieue zu 4,000 Metres und diese zu 12,000 rheinl. Fuß angegeben, wonach also eine Lieue gerade eine halbe brandenburgische Meile beträgt u). (Berliner Voss. Zeit. v. 15. Nov. 1828, Nr. 269).

u) Bekanntlich werden 24,000 Fuß rheinl. auf eine brandenburgische oder Preussische Meile, und 23,661 Fuß rheinl. auf eine geographische Meile

Hassel berechnet in seinem Statistischen Werke Frankreichs Flächen-Inhalt zu 10,086 Quadrat-Meilen.

Jeder rühmt die trefflichen Wege in Frankreich. Dieser Meinung widerspricht aber derselbe *Pasquier* in seinem amtlichen Bericht vom 7. November 1828, „Die Landstraßen" — erklärte er in der Deputirten-Kammer — „haben eine Ausdeh-„nung von 8587 franz. Meilen (Lieues), jede zu 4000 Metres „oder 12,000 Fuß rheinl. (4293½ deutsche M.) Von diesen sind „jedoch nur 3572 (1786 d. M.) im brauchbaren Stande, zu „deren Erhaltung jährlich 2280 Fr. (760 Rthlr.) auf die Meile, „mithin eine Gesammtsumme von 8,146,621 Fr. (2,715,540⅓ Rthl.) „erfordert wird. Von jener Meilenzahl sind 3580 Meil. *in so* „*schlechtem Zustande*, daß die Ausbesserung derselben *auf* „*die Meile* 47,662 Fr. (15,887⅓ Rthlr.) kosten wird. Zur Aus-„besserung der übrigen würden 56,337,442 Fr. (18,779,147⅓ Rthl.) „erfordert, so daß das Ganze 198 Mill. Fr. (66 Mill. Thaler) „kosten würde. Jede Heerstraße ist 60 Pariser Fuß breit, davon „nur ⅓ gepflastert, das Uebrige besteht aus Sommerwegen, die den „größten Theil des Jahres über *unwegsam* sind." (Berliner Spenersche Zeit. Nr. 269 v. 15. Nov. 1828.)

Eine Vergleichung mit den Wegen in Deutschland, besonders im Preussischen Staate, wird zu Gunsten der Deutschen entscheiden.

Im Morgenblatt d. J. Nr. 5. S. 18 steht: Die Landstraßen sind nicht so regelmäßig mit Bäumen eingefaßt, wie in den meisten Gegenden Deutschlands. Man sieht zuweilen auf langen Strecken auch nicht einen grünen Zweig am Rande des Weges,

---

gerechnet, ein Unterschied von 339 Fuß, welche die Preuss. Meile mehr enthält. Einige Geographen rechnen 14,400 Fuß rheinl. auf 1 franz. Meile. *Raffelsperger* in seinem Posthandbuche ꝛc. ꝛc. (das neueste Werk) gibt Th. II. S. 186 die neue Lieue (Miriamètre), 11 auf einen Grad und zu 32,264 Fuß rheinl. und die französische Meile oder Kilomètre, 111 auf 1 Grad und 3,197 Fuß rheinl. an.

sogar in der Nähe der Hauptstadt. Die Straße von Meaux nach Paris gibt den schlagendsten Beweis, wie wenig die Franzosen einen Begriff von der Annehmlichkeit wohlgezogener Alleen haben und diese dem Reisenden gewähren. Eben so ist es eine Seltenheit, an den Trennungspunkten der Landstraßen Wegweiser zu finden. Die öffentlichen Fuhrwerke werden von einem des Weges kundigen Postillon geleitet, der Eingeborne weiß Bescheid, der Fremde, welcher sich zum Fußreisen herabläßt, ist keiner Beachtung werth, er und Privat-Fuhrwerke von weither mögen sehen, wie sie fortkommen. Sogar da, wo in der Nähe von Paris die Hauptstraßen sich voneinander scheiden, vermißt man Wegweiser.

D. Behandlungsweise, Post-Expedition.

Paris, und nur Paris allein, ist der Punkt, auf den Aller Augen gerichtet sind, sie ist im Sinn der Franzosen la Capitale du monde, zu deren Vortheil und Bequemlichkeit alles eingeleitet und berechnet wird, wogegen Niemand auf den Nutzen und das Beste der Provinzialstädte weder durch Seitenposten und Postverbindungen, noch durch ein richtiges Zusammentreffen der Posten unter sich, Rücksicht nimmt. Paris hat in Allem den Vorrang und darum auch, zum Nachtheil der Provinzen, im Postwesen und dessen Einrichtungen, die wahrlich nicht nutzloser und unzweckmäßiger seyn können. Dennoch regen sie das Erstaunen und die Lobreden der Pariser alltäglich auf, wenn diese Abends mit Lärm und Peitschenknall alle 12 Briefposten — in Berlin oft täglich 24 und mehr — sämmtlich zugleich abfahren und rasselnd vorbeijagen sehen. Das imponirt allerdings. Variationen, doch im kleinern Maßstabe sieht man in Lyon, Bordeaux, Marseille, Grenoble &c. &c. Wie aber das Posttreiben in Wien, Berlin, Hamburg, Frankfurt a. M. &c. &c. ist, kümmert Keinen, der zur großen Nation gehört.

Alle Posten, in dem Ausdruck: Malles begriffen, müssen von Paris Abends 6 Uhr abgehen und Morgens früh ankommen, diesem zufolge sind alle Amtsgeschäfte in 2 Abtheilungen, Le Bureau du Départ und le Bureau de l'Arrivée, abgesondert. Die Behandlungsweise — in Süddeutschland und im Taxisschen Post-Gebiet: Manipulation genannt — ist dieser letztern sehr ähnlich, das Ganze selbst wird nach vorgeschriebenen Formen und mechanisch bearbeitet.

a) Im Bureau du Départ (für die abgehenden Posten) sind in den 13 Expeditionen fast 150 Personen in Thätigkeit bis Abends 6 Uhr. Alle aus den Briefkasten und an den Postcomtoir-Fenstern entnommenen Briefe werden von 2 auch 3 Beamten über- und nachgezählt — daher die so bestimmten Angaben in den Amtsberichten — gewogen, gestempelt und austaxirt, nach den Postcoursen geordnet, in bestimmte Fächer gelegt und die Stückzahl eines jeden Orts in eine Briefkarte (Correspondenzzettel) bemerkt. Sind die Briefbunde nach den Coursen geordnet, auf jene der Name des Bestimmungsorts geschrieben, mit dem Postzeichen gestempelt und in's Postbuch bemerkt, so werden solche mit der Postkarte und den noch besonders angebundenen Briefbunden für die Seitencourse, durch eine geräumige hölzerne Rinne (Trichter) hinunter geworfen, der Conducteur einer jeden in's Hofe haltenden Malle-Post empfängt und verladet die Briefbeutel. Das Nämliche geschieht mit jedem Cours-Wagen nach der Reihefolge.

Dies alles muß in einer Stunde, nach dem letzten Herausnehmen der Briefe aus den Briefkasten, vollbracht seyn. Schlag 6 Uhr Abends fahren alle Posten ab, bis 5 Uhr werden Briefe angenommen, kein einziger wird aber encartirt, folglich wissen so wenig der Aufgeber, noch der Postexpedient, ob ein aufgegebenes Schreiben mitabgesendet worden ist.

Für jedes Geschäft, sogar für das Besiegeln, Umbinden, Einpacken, Ordnen rc. rc. ist ein, bei einigen wohl ein zweiter auch dritter besonderer Beamte bestellt, daher die Menge der Beschäftigten von 5 bis 6 Uhr.

b) Im Bureau de l'Arrivée (für die eingehenden Briefe rc.) arbeiten 22 Beamten mit zahlreichen Boten, vom Morgen 5 bis 8 Uhr Vormittags, denn nur einmal des Tages, von 8 Uhr an, werden die Briefe bestellt. Bei der Ankunft der Posten sieht man genau nach, ob die Anzahl der Briefpacke mit der in der Briefkarte angegebenen übereinstimmt, und überliefert die Bunde an die Vertheiler (distributeurs), welche die Briefe nach dem mitgekommenen Correspondentenzettel stückweise nachzählen und ungesäumt bestellen lassen. Alle Geschäfte sind nun in diesen 3 Stunden für den ganzen Tag vollendet.

E. Posttaxen und Porto.

Alles Gute, was Heinrich IV. im Postwesen gestiftet hatte, verschwand allgemach. Die Uebel vermehrten sich während der Minderjährigkeit Ludwigs XIII., nach der Entlassung des Staatsministers und General-Postmeisters (Général des Postes) Sully; kein Großer des Reichs bekümmerte sich um das Postwesen. Die Briefabsender bezahlten nach eigenem Gutdünken, oft kaum die Hälfte des taxmäßigen Porto, die Staatsbeamten gaben gar keins. Diese Unbilligkeiten veranlaßten die Postmeister jedes Orts eigenmächtig einen bestimmten Portosatz einzuführen. Darüber entstand denn ein mächtiges Geschrei von Hohen und Niedern, ganz eigentlich vom Kaufmannsstande, über Bedrückung und Portovertheurung.

Der General-Postmeister jener Zeit, Pierre d'Alméras, Sieur de St. Remy et de Saussage, trat endlich mit dem Porto-Reglement vom 16. October 1627, pour le port des lettres et paquets de Paris, Bourdeaux, Lyon, Toulouse et Dijon, ins Mit-

tel. Es ist das älteste und erste Edict über diesen Gegenstand. Unter Pakete wurden nur Brief- und Schriftbunde verstanden, denn Waaren, Gold, Silber, Edelsteine und Kostbarkeiten — welche die Kaufleute, wegen der Unsicherheit auf den Landstraßen, in die Briefe verpackten — wurden nicht weiter von der Post angenommen. Als eine Vergünstigung konnte man bis 100 Livres baar mit der Post versenden, der Betrag wurde in die Postbücher bemerkt, jedoch unter dem Titel: Argent deposé zurückbehalten, und mittelst Aviso dem Empfänger in dessen Wohnort von dem dortigen Postamt ausgezahlt. Die Postämter berechneten sich darüber gegenseitig.

Um die Grundsätze einer geregelten Posttaxe festzustellen, bestimmte man den Mittelpunkt einer jeden der 83 Provinzen zur Richtschnur und ordnete die Entfernung von diesem Mittelpunkt zum andern, — 2283 Toisen (Klaftern) auf eine Lieue gerechnet — $\frac{1}{4}$ Unze zum Gewicht eines einfachen Briefes, 4 Sous Porto für denselben im Innern eines jeden Kreises, 1 Sous mehr nach dem andern Departement bis 20 Lieues weit, und noch 1 Sous darüber von 10 zu 10 Lieues. Auch wurden 2 Abtheilungen eingerichtet; die erste enthielt 40 Poststraßen, die zweite nur 25, auf denen die Brief-Postwagen theils auf 2, theils auf 3 Rädern gehen sollten. Der Posthalter erhielt 30 Sous für jedes Pferd und die Station, statt früher nur 25 Sous.

Auch jetzt noch bestimmt die Schwere, nicht die Blätterzahl eines Briefes, den Portobetrag beim Austaxiren. Der einfache Brief darf nur 6 Grammes wiegen, übersteigt er diese, so wird das Mehrgewicht oben in den linken Winkel des Briefes mit 7, 8, 11, 15 ꝛc. ꝛc. bemerkt. Die Schreiben an Staatsbeamte, Präfecten, Richter, Maires (Burgemeister), Deputirte, Agenten, selbst an Personen, mit denen man in keiner genauen Verbindung steht, müssen frankirt werden. Soldatenbriefe, wenn sie einfach sind, gehen für ein geringeres Porto. Für Drucksachen unter Kreuzband (sous bandes) d. h. ohne Couvert oder

Umschlag, werden 5 Centimen für den Bogen, und für Journale 4 Cent. entrichtet. Größtentheils müssen diese und auch die Ankündigungen von Geburten, Heirathen und Todesfällen gestempelt seyn.

Nach der Ordonnance vom 11. Januar 1829 werden auch lettres chargées — recommandirte Briefe — von der Post amtlich, früher nur aus Gefälligkeit, befördert. Der Absender gibt solche gegen einen Empfangschein ab und zahlt das doppelte Porto; der Brief muß drei-, auch fünffach besiegelt seyn, geht er auf der Post verloren, so erhält der Absender 50 Francs Entschädigung. Der Empfänger wird von dem Eingange des Briefes benachrichtiget und erhält denselben nach ausgestelltem Empfangschein.

Unter dem Namen: Articles, wird eine besondre Zahlungsart, oder Ausgleichung durch die Post, verstanden, wenn man das Geld nicht baar an den Bestimmungsort senden will, um die Belastung der Posten durch baare Sendungen zu vermeiden. Man zahlt nämlich im Postamt die Summe baar aus, entrichtet für jeden Franc statt früher 5 jetzt 1 Centimen pro cura, d. h. für die Bemühung der Postbeamten, wegen der gegenseitigen Berechnung und Zahlung, und 35 Centimen für den gestempelten Postschein und einen besondern Empfangschein. Jenen gestempelten schickt der Absender statt des Geldes, mittelst Talons oder Avisbriefes an den bestimmten Empfänger, welcher auf Vorzeigung und Auslieferung jenes Postscheins, den Betrag baar ausgezahlt erhält.

F. Post-Gesetze.

Der erste vollständige Code in Frankreich ist vom 17. Julius 1759 v), und umfaßt alle damals bekannten Gegenstände und alle Postverordnungen, die bis dahin erlassen worden waren.

v) Die älteste Boten- (Post-) Ordnung in Deutschland ist die von Augsburg im J. 1552, die Kur-Sächsische 1557 und Brandenburgische mit

Der Code des Maitres des Postes et des Voitures en général, 2 Tomes (in Deutschland: Post-Ordnung genannt) enthält die einzelnen Bestimmungen für das ganze Postwesen und die Dienstpflichten der Postbeamten.

Die Gesetze vom 23. Julius 1793, v. 9. December 1798 und vom 20. Mai 1799 werden noch jetzt als Hauptvorschriften für alle Postverwaltungen in Frankreich betrachtet. Aus diesen Loix, decrèts, ordonnances, instructions, Erklärungen und Ergänzungen, desgleichen aus dem Livre de Poste ou Départ de Paris, des Courriers de la Poste aux lettres, par Lecousterier 1827, dem Livre de Poste ou Etat général des Postes der letzten Jahre und dem Moniteur sind nun die folgenden Nachrichten entnommen worden, um das Wesentliche der jetzigen Postverfassung dieses Reichs und deren abweichende Einrichtungen von denen in Deutschland kennen zu lernen. Die in den Coden und Ordonnancen vorkommenden Beziehungen und Verhältnisse der Postbeamten zu den Zoll-, Polizei- und andern Finanzbehörden sind weggelassen worden.

G. Beamten.

Da die Secretäre, Schreiber und Gehilfen beim Stadt-Postamt (Service des malles) in Paris nur höchstens 2 bis 3 Stunden täglich beschäftiget sind, so werden sie, auch in der Voraussetzung schlecht besoldet, daß sie einen Neben-Erwerb als Commis und Buchhalter bei einem Banquier, Kaufmann, Fabrik-Inhaber 2c. 2c. oder als Beamte in einem andern Departement suchen müssen, um aus den 2, 3 auch 4 Amtsstellen ihre Einkünfte zu erhöhen. Diese ganz eigene Einrichtung wirkt jedoch in Hinsicht auf Moralität, höchst nachtheilig; Denn der Beamte ist gerade durch das kärgliche Gehalt stillschweigend an-

---

Sachsen erneuerte v. 1582, im Preussischen die vom J. 1614, nach dieser die des grossen Kurfürsten Friedrich Wilhelms von 1660. Wie weit voraus die Deutschen im Postwesen!

gewiesen, Unterschleife und Veruntreuungen zu begehen, um den sehr theuren Lebensunterhalt sich zu verschaffen und somit jedes Interesse für den Dienst und jeden Trieb zum Bessern und zur Ausbildung in seinem Fache, zu unterdrücken. Dazu kommen die feststehende erschlaffende Form der Geschäftsführung oder das Mechanische was in 2 Tagen erlernt wird, und der Mangel der Dienstaufsicht, der eben alle Abweichungen von den Berufspflichten erleichtert. Das Unterschlagen eines Briefes mit Staatspapieren, oder Papiergeld zum Beispiel, kann höchst schwer ausgemittelt werden, weil kein abgehender Brief eingetragen wird, mithin weder dessen Aufgabe noch Absenden zu beweisen sind, folglich auch der Thäter oft nicht überführt werden kann.

Dem officiellen Postbericht für das Jahr 1830 zufolge sind 4030 Postbeamte in Thätigkeit, welche 4,961,525 Franc. (1,240,381¼ Thaler) Gehalt beziehen. Nach ihren Abtheilungen:

a) Postmeister.

Sie sind zugleich Posthalter, vereinigen mithin beide Berufsstellen in Einer Person, gehören ausschließlich nur dem Postwesen an, und dürfen folglich weder das Mitglied einer Kaufmannsgilde seyn, noch mit irgend einem Gegenstande, z. B. Getreide, Futter, Kaufmannswaaren rc. rc. Handel treiben. Die Posthalterei heißt: Poste aux chevaux.

Die Staatsbesoldung (Gage, Apointement) darf nicht über 450, und nicht unter 250 Francs jährlich betragen, der Verdienst von den Extraposten erhöht die Einnahme. Alle Cautionen müssen baar bestellt werden, weder auf diese, noch auf die Besoldungen und Gespanne findet eine Privat-Beschlaglegung Statt, denn diese Gegenstände werden als gesetzliches Dienst-Inventarium betrachtet.

Die Postmeister haben als Posthalter (Maître de Poste) allein das Recht, die Briefposten (Malles-Postes) und die Diligencen mit ihren Dienstpferden fortzubringen und sich von jedem durchgehenden öffentlichen Fuhrwerk 25 Centimen (etwa 2 Sgr.)

Abtrag,

Abtrag, oder Schadloshaltung, zahlen zu lassen, das nicht mit Postgespann (Extrapost in Deutschland) befördert wird. Sie können sich von jedem mit der Briefpost Reisenden 1¼ Francs Personengeld, und bei Extraposten für ein Bei- oder Hilfspferd — wenn dies durchaus nöthig ist — und für jede Person bezahlen lassen, welche über die gesetzliche Zahl im Wagen vorhanden ist. Sie sind befugt, wegen unverschuldeter Verluste und auf schwierigen Stationen eine Schadloshaltung zu begehren, ihre Postillone mit dem Stalldienst (mise à pied) zu bestrafen w) und jedem Extrapost-Reisenden die Pferde zu verweigern, wenn derselbe für einen geringern Preis und mit wenigern Pferden fortgeschafft seyn will. Noch muß der Postmeister ein Postbuch halten, in welches die Reisenden ihre Beschwerden einschreiben können, und von allen Ereignissen, die ihm bekannt werden, einen Amtsbericht einsenden. Dies sind die wesentlichsten Obliegenheiten der Postmeister.

b) Courriers de la Malle-Poste.

Briefpost-Couriere, in Deutschland, wenn auch nicht ganz entsprechend, Conducteurs, Postbegleiter, auch Post-Schirrmeister genannt. Sie führen die Amts-Benennung Courriers vorzugsweise allein, zur Auszeichnung von den Postbegleitern der Diligencen, welche Conducteurs heißen, und werden von der Ober-Post-Administration aus den Postillons du rang erwählt, besoldet und verpflichtet, ihrer Behörde jedes Ereigniß und jede gesetzwidrige Handlung eines Postmeisters oder Postillons anzuzeigen. Ihnen allein liegt die Sorge für das Brief-Felleisen ob, nur sie haften für die Verletzung und Ablieferung desselben, und zahlen unterweges die Wege-, Brück-, Schlagbaum- und Thorgelder jedes Orts, auch stationsweise für ihre Person das Personengeld, wie jeder Reisende.

w) Die mise à pied ist als Buße sehr bedeutend, denn der Sträfling darf keine ordinäre und Extra-Posten fahren, auch keinen Courier fortbringen, verliert mithin den Nebenverdienst, das Trinkgeld und andre Vortheile.

Da sie die wichtigsten und Haupt-Personen auf den Fahrten sind, so gebührt ihnen der erste Platz im Wagen vor allen Mitreisenden. Diese müssen in demselben Gasthof verweilen, wo der Courier einkehrt, und bei der Abfahrt nicht auf sich warten lassen, denn die Couriere werden für jede Versäumniß über ¼ Stunde bestraft, insofern sie nicht überzeugend nachweisen, daß entweder der Postillon, oder die Schlechtigkeit der Gespanne jene verschuldet haben. Bei schwerer Strafe ist ihnen der Handel, sogar das Mitsichführen von Kaufmannswaaren untersagt. Die Postillons stehen zwar unterweges unter ihrem Befehl, jedoch dürfen sie selbst nicht die Pferde zum raschern Gange antreiben.

Ein Postcourier wohnt und lebt nur im Postwagen, Haus- und Familienwesen bleiben ihm fremd, denn er ist nirgend zu Hause, stets unterweges. Kaum ist er am Endpunkt des Courses, so kehrt er wieder mit derselben Eil zurück, 100 Lieues (50 Meilen) nach Pasquiers Berechnung, in 40 Stunden, liefert ab und empfängt die Briefpakete auf 10 Postämtern und 25 Stationen. Alle Hindernisse muß er überwinden, keine Jahreszeit, keine Finsterniß, kein Gewitter halten den Lauf der Post auf. Hiezu sein stets gespanntes Aufmerken, seine rasche Dienstführung, die Lebensgefahren, denen er ausgesetzt ist, der besonnene Muth bei Unfällen und die Sorge für die ihm anvertrauten Briefe und Sachen.

Wegen dieser lastenden Verpflichtungen wurde eine Unterstützungs- und Pensionskasse für diese Beamten errichtet, wozu jeder Courier ⅛ seiner Nebenverdienst-Gelder, die andern Postbeamten aber 5 Procent Gehalts-Abzug beitragen. Die Pensionen werden nach der geleisteten Dienstführung abgeschätzt und betragen zwischen 80 bis 200 Francs jährlich.

Ganz verschieden von diesen Briefpost-Courieren sind

c) die Courriers du Gouvernement, Courriers à francetrièrs,

oder eigentliche Staats-Couriere, Sendboten. Sie dürfen nur

auf einen Paß (Laissez passer) der absendenden Behörde Postpferde erhalten und müssen, wenn sie reiten, von einem Postillon als Wegweiser und zum Zurückbringen des gebrauchten Courier-Pferdes, begleitet werden, dürfen auch nur so viel Gepäck mit sich führen, als Raum in den Satteltaschen vorhanden ist; das Felleisen darf nicht über 30 Pfund schwer seyn. Der Courier bezahlt das Brück-, Fähr- und Thorgeld, vor der Abreise die Reitgebühren, auch jede Stunde Versäumniß mit dem Betrage für ¼ Post als Strafe, wenn der Postillon nichts verschuldet hat, oder durch dessen unvorsichtiges Fahren der Wagen beschädiget worden ist.

Eine dritte Gattung sind

die Courriers,

welche die Extrapost-Reisenden voraussenden, um entweder auf der folgenden Station die Pferde, oder in einem Gasthofe das Quartier zu bestellen. Diese Vorausgesendeten dürfen nie weiter als eine Station vorausreiten, sie müssen einen Postillon zum Führer mitnehmen und alle Verbindlichkeiten der Gouvernements-Couriere erfüllen.

d) Guides des Postillons.

Werden von der General-Post-Administration bestellt und sind bei der Briefpost die Begleiter und Aufseher des Postillons und die Wächter des Fuhrwerks. Es ist ihnen zwar nicht erlaubt, von den Reisenden ein Trinkgeld zu begehren, jedoch geben diese seit geraumer Zeit 75 Centimen (4 ggr.) Belohnung, welche Jene aber zurückgeben müssen, wenn die Reisenden über die Aufführung des Postillons eine gegründete Beschwerde führen.

e) Postillons.

Sie erhalten eine förmliche Bestallung (Certificat) und werden in ein Verzeichniß nach der Reihefolge eingeschrieben, deßhalb in der Amtssprache Postillon du rang genannt, weil die Aeltesten im Dienst den Jüngern vorangehen. Die Dienstzeit

fängt frühestens mit dem 16. Lebensjahre an, und wird nach zwanzigjähriger treuen Pflichterfüllung und den guten Zeugnissen in ihrem Dienstbuche (livret) mit einer Pension, und bei Unglücksfällen oder wegen eingetretener Gebrechen, mit einer Unterstützung belohnt.

Das Dienstbuch (livret) bewahrt der Brodherr, der den Postillon zwar annehmen und entlassen, auch in das Dienstbuch die Gründe des Verabschiedens einschreiben kann, aber nie weder jenes, noch das Certificat zurück behalten darf, insofern der Verabschiedete kein großes Vergehen begangen hat.

Jeder Postillon ist schuldig, seinem Brodherrn und jedem Postmeister der umliegenden Stationen zu gehorchen, im Dienst die Postkleidung und das Armschild zu tragen, ohne Erlaubniß seiner Obern keinen Brief zur Bestellung unterweges mitzunehmen, bei Strafe des Stalldienstes (mise a pied) (s. Note w) kein Trinkgeld weder für sich, noch den Guide (s. d) einzufordern und ohne Genehmigung des Courriers nicht mit der unterweges entgegen kommenden Post das Gespann zu wechseln, um die vollständige Hin- und Rückfahrt zu ersparen. Zu jeder Fahrt, selbst wenn der Postillon für Rechnung seines Postmeisters (exploités) Beichäsen fährt, muß er, wegen der Barrieren, einen Paß (Laissez passer) vorzeigen.

H. Postwagen x).

In den ersten Zeiten der Postanstalten in Frankreich wurden die Briefe in einem bloßen Mantelsacke zu Pferde fortgebracht. Als der Briefwechsel sich mehrte, mußten die Briefpa-

---

x) Das im J. 1828 in Madrid erschienene Manual de Diligencias y Mensagerias behauptet, daß in Frankreich zur Zeit Karls d. Gr. (800—814) die Diligencen (Reisefuhrwerke) eingeführt worden wären. Die Universität in Paris (im Anfange des 13ten Jahrhunderts gestiftet) habe besondre Wagen unterhalten, um die Studierenden aus den Provinzen abzuholen oder dahin zurück zu bringen. Durch diese Fuhrwerke bildeten sich

kete, in große Felleisen gepackt, theils auf einem einspännigen Karrn mit 2 Rädern, theils in einem bedeckten Wagen fortgebracht werden. Diese Wagenfahrten waren nur auf den großen oder Haupt-Poststraßen, (grands Courriers), die Karren nur auf den Seitenposten (petits Courriers) im Gebrauch. Seitdem sind die Poststraßen in zwei Abtheilungen oder Courriers getheilt verblieben.

Als nach dem Westphälischen Frieden (1648) in Deutschland das Postwesen sich neu gestaltete und hier und da auch fahrende Posten (besonders zuerst in Norddeutschland) entstanden, kam manches Neue und Umgeformte nach Frankreich hinüber, ein Grugère — der weiter nicht bezeichnet ist, — führte, als Nachahmung ebenfalls Postwagen ein. Der Markis de Crenan erhielt darüber das Privilegium, und ihm zur Liebe und zur Ehre benannte man nach ihm diese Wagen les Crenans; sie wurden jedoch, wegen ihrer unbehülflichen schweren Bauart, bald abgeschafft und in deren Stelle die leichten deutschen Wagen eingeführt.

Im Jahr 1775 ließ der Finanz-Minister und Postchef Anne-Robert Jacques Turgot eine neue Art Postwagen bauen und gebrauchen, die ebenfalls nach ihm Turgotines benannt wurden; sie waren im Innern sehr geräumig, mit 4, 6, auch 8 Sitzplätzen und Raum für das Reisegepäck, für Geld- und Waaren-Pakete.

Nun führte Turgot den längst gefaßten Plan aus, diese Wagen auch zum Befördern der Brief-Felleisen zu benutzen, und somit reitende und fahrende Posten zu vereinigen. Die Ersparung betrug 4 Millionen Livres jährlich.

Verbindungen zwischen der Hauptstadt und den Provinzialstädten und in der Folge geregelte Fahrten, unsern Posten ähnlich. Auch das Publikum benutzte diese Wagen zum Befördern seiner Waaren. Für diese Dienstleistung erhielt die Anstalt viele Privilegien, z. B. Befreiung vom Wegegelde etc.

So entstanden

a) die Grandes Malle-Postes, (Briefpost- und Personen-Wagen zugleich, ganz wie die Eil- und Schnell-Posten in Deutschland,)

bestimmt für Brief- und Paketsendungen und für 3 Reisende, jeder zu $1\frac{1}{2}$ Francs für die Station (2 Lieues) und einem bedeutenden Trinkgeld an den Courrier. Jetzt sind die Wagen von verschiedener Bauart und zwar auf den Hauptcoursen vom Staatsrath und Postchef Dupleix de Mezy eingeführt, mit 4 Rädern, der Kasten auf Druckfedern und an den Wagenthüren mit der Königlichen Krone bezeichnet. Im Innern des Wagens sind vier Sitzplätze, 3 für Reisende, der vierte für den Courier, der stets ein und dieselbe Post begleitet. Diese Malles werden stationsweise Tag und Nacht, wenigstens 2 Lieues (über 1 preuss. M.) in einer Stunde fortgebracht, und spätestens in 5 Minuten nach der Ankunft wieder abgefertiget. Der Courrier ist unterweges der Befehlende, der Guide dagegen der Aufseher des Postillons und Gespanns und der Wächter des Ganzen. Nur einmal täglich wird eine Speise-Station gehalten, darum müssen die Reisenden für die übrige Zeit Lebensmittel mit sich führen. Diese Wagen sind für weit Reisenden die schlimmste Fuhrgelegenheit, weil man unterweges auf weiten Strecken nur 5 Minuten auf das Mittagessen und dringende Bedürfnisse zu befriedigen, verwenden darf, der Pferdewechsel wird so schnell besorgt, daß man kaum Zeit hat, aus- und einzusteigen. Darum reiset auch selten Jemand auf diesen Malles weiter als höchstens 20 Meilen. Der Courier gestattet nirgend, auch nur auf 2 Minuten zu verweilen, der Wagen fährt sonst fort, das bezahlte Personengeld ist eingebüßt.

Diese Briefposten gehören zum ersten Range aller Fuhrwerke; darum müssen sie auf den Postwechseln zuerst abgefertiget werden, und jedes andre Fuhrwerk muß beim Begegnen und Vorfahren bis zur Hälfte der Straße ausweichen. Nur diesen Malles allein ist erlaubt, beim Thauwetter auf den Pavés und

durch die Barrièren zu fahren, da alle Privatfuhren unterweges so lange verweilen müssen, bis die Wege abgetrocknet und fest geworden sind, auch die Schlagbäume offen stehen.

Mit diesen Malle-Postes werden unbeschränkt alle Briefe, Zeitungen y), Schriftpacke und Pakete bis 2 Pfd. schwer, auch kleine Geldsummen befördert. Jeder Mitreisende hat 50 Pfd. Gepäck frei, muß aber, um in der Malle-Poste reisen zu können, einen sehr ausführlichen Paß lösen, den der Courier nach sich nimmt. Kinder über 7 Jahren werden für 1 Person gerechnet.

Diese Briefposten — kurzweg: Courriers und in den Ordonnanzen: Malles genannt — gehen alle Tage Abends 6 Uhr von Paris nach Calais, Besançon, Bordeaux, Lyon, Lille, Metz, Toulouse, Caen, Straßburg (auf 2 Coursen), Nantes (auch auf 2 Postrouten), außerdem 4 mal wöchentlich nach Hüningen (Schweiz, Oesterreich, Ungarn, der Türkei und Levante) und 3 mal wöchentlich nach Brest.

Noch gehen aus Paris täglich zweimal besondre Posten mit den depeches supplémentaires (so heißen die nach den Zwischen- und Seiten-Oertern der Poststraßen lautenden Briefe), nach bestimmten umliegenden Oertern in den Departements der Seine, Oise und Marne, Morgens um 1 und 7 Uhr, und kommen Vormittags um 11 und Nachmittags um 4 Uhr zurück.

---

y) In Paris erscheinen täglich 12 politische Zeitungen in ungefähr 60,000 Exemplaren zusammen, 11 schön wissenschaftliche, und 6, die bloß Advertissements enthalten, also zusammen 28 Tageblätter; außer diesen noch 33 periodische Schriften, theils 2- und 3mal in der Woche, theils einmal des Monats, 7 alle 5 Tage, 20 einmal in der Woche, 5 einmal alle 14 Tage, 15 wissenschaftliche Monatsschriften, 8 religiöse und kirchliche Blätter, 5 für Erziehung, 10 für Handel und Gewerbe, 7 ökonomische, 14 medizinische und 15 juridische. (Man vergl. England, Kap. 12, § 4, Note e).

b) Petites Malle-Postes

sind Zweirädrige Briefpostwagen, nur auf den kleinen und Seiten-Coursen im Gebrauch, mit 1 auch 3 Sitzplätzen für Reisende, ohne Aufsicht eines Courriers und Guide. Die Fahrt geschieht nur alle zwei Tage und muß ebenfalls 2 Lieues in einer Stunde Tag und Nacht zurück legen.

Der Weg jener Grandes-Malle-Postes wird die Straße der Ersten Section genannt, die zweite Section bilden die Wege der Petites- oder Seiten-Postes.

Seit dem 1. Januar 1829 geht

c) eine Schnellpost

zwischen Paris und Bordeaux, 76½ Posten (etwa 61 Meilen) in 60 Stunden, dreimal in der Woche, der Wagen enthält 12 Sitzplätze für Reisende, und seit dem 1. März 1830 eine Eilpost zweiter Klasse von Lyon über Montbrison, Clermont, Tulle und Perigueux nach Bordeaux.

d) Diligences oder Messageries royales.

Verschieden von den Messageries nationales (s. litt. O. folgend). Sie sind die Stellvertreter der nicht vorhandenen fahrenden Posten, und von der Regierung bestätigte Privat-Fuhrwerke. Eingerichtet und bestimmt, nach gesetzlichen Vorschriften, Reisende und Pakete gegen sehr theure Bezahlung zu befördern, insofern also Staats-Fuhrwerke, jedoch in Absicht ihres Zwecks, ihrer Verfassung und ihren Pflichten einerlei mit den nationales, können aber auf die den Letztern gegebenen, mehr ausgedehnten Befugnisse und Freiheiten keinen Anspruch machen, haben auch, außer dem Titel, nichts königliches an sich.

Dies Fuhrwesen entstand durch einen Verein von angesehenen reichen Männern, welche am 24. März 1809 einen bündigen Vertrag mit der Staats-Regierung schlossen und die Verpflichtung übernahmen, die Reise- und Güter-Fuhrwerke ausgebreiteter, bequemer und gemeinnütziger zu machen. Die Anstalt wird von

7 wirklichen und 5 Gehilfs-Administratoren geleitet, sie besoldet, außer den vielen Unter-Beamten, 1 General-Secretär, 1 General-Kassirer, 1 Notar, 1 Wechsel-Agenten, 1 Schatzmeister und 1 Arzt, und hat zum Grundvermögen (fonds) ein Kapital von 2 Mill. und 500,000 Francs, das in Actien zu 10,000 und 5,000 Francs vertheilt ist.

Dieser Verein nennt sich: Exploitation (Anstalt) générale des Messageries und ist durch das Gesetz vom 4. December 1809 förmlich als eine Staats-Einrichtung aufgenommen und anerkannt worden (Code etc. etc. tome I, livre 1, page 51). Die Unternehmer zahlen den zehnten Theil der Einnahme an die Staatskasse, müssen jährlich die Concession erneuern und für die Handlungen ihrer Expediteurs, Conducteurs und Wagenführer haften. Jeder Zoll- und Polizei-Beamte hat das Recht, unterweges diese Wagen zu durchsuchen.

Diese Diligencen sind Wagenkasten auf 4 Rädern und Druckfedern, bequem, leicht und im Innern mit 4 auch 6 Sitzplätzen. Oben auf dem Verdeck (Imperiale) ist der flache Gepäckkasten (la vache) mit Vorder-Sitzbänken und Lehnen für 3 Personen (places exterieures, auch Banquettes), und Hintersitzen gleicher Art, galeries genannt, zu einem niedrigen Preise, jedoch dürfen diese galeries nur an solchen Wagenkasten seyn, die auf Federn, nicht auf Tragriemen ruhen. Die Wagen sind nach den Coursen 4, 5, auch 6spännig, von außen mit einem Stempel gezeichnet. In der Vache liegt das Reisegepäck.

Jeder Wagen führt, wie die Seeschiffe, einen Namen, z. B. les Jumelles (Zwillinge, wegen der 2 Wagenkasten hintereinander), l'Amiensnoise, l'Orleansnoise, la Lyonnoise, Velocifères etc. etc. Diese Fuhrwerke gehen zwischen den bedeutendsten Städten täglich, manche wohl mehrmal an einem Tage.

Man beladet, wie in England, die Wagen mit allen Packen, soviel nur hinauf gehen. So erhielt neulich die Diligence, welche von Paris nach Boulogne fährt, nicht weniger als 105 Zent-

ner Fracht auf 6 Pferde, die Schwere des Wagens an sich und die der Reisenden nicht mitgerechnet (Galignani Nr. 4884).

Das Befördern dieser Diligencen oder Messageries gehört zwar zum Dienst- und Neben-Einkommen der Postmeister, oder, was dasselbe ist, der Posthalter (Postes aux chevaux); lassen aber die Unternehmer das Fuhrwerk mit eigenem Gespann fortbringen, so müssen auf den Poststraßen jedem Postmeister 25 Centimen Abtrag zur Entschädigung gezahlt werden, und das Pferdewechseln muß in einer Stadt, (zum Unterkommen der Reisenden) geschehen. Die Abfahrt und Ankunft geschehen an bestimmten Tagen und Stunden, die Fahrt unaufgehalten; zu 5 und 6spännigen Fuhren gehören 2 Postillons, oder 1 Postillon und 1 Kutscher. Zur Sicherheit unterweges können die Führherren einen Gensdarmen von der Behörde erhalten.

Das Personengeld ist nicht festgesetzt, es wird willkührlich nach zufälligen Umständen, der Jahrszeit, dem Zustand der Wege u. s. w. gefordert.

Die bekannten Banquiers Lafitte und Caillard unternahmen vor einigen Jahren mit großem Kostenaufwande eine eben solche Anstalt. Dies bewog die Messageries, ihre Forderungen herunter zu stimmen, um nicht ihren Verlust zu vergrößern. Zuletzt begann ein dritter Unternehmer große Landfuhren. Die beiden ersten Anstalten vereinigten sich nun als Freunde, und setzten ihre Preise so herab, daß schon nach 2 Jahren die Nr. 3 keine Kapitalien mehr besaß und aufhören mußte. Sobald dieser Nebenbuhler beseitiget war, setzten jene beiden Vereine wieder die höhern Preise an, zum großen Leidwesen Aller, die während des Kampfs wohlfeiler gereiset waren, wie irgend in einem andern Lande.

Ein Augenzeuge behauptet: Die Pferde vor den Messagerien sind jämmerlich, das Geschirr ziemlich unreinlich, das Fahren geschähe auch bei weitem nicht so rasch, wie in England. Z. B. von Calais bis Paris 32½ franz. Postes (33½ deutsche Meilen)

in 36¼ Stunden und von Paris nach Straßburg 60 fr. Postes (62¼ d. Meilen) in 76 Stunden.

e) Petites Messageries et Gamionages.

Die Petite Poste oder das kleine Stadt-Postamt, bloß für die in der Stadt aufgegebenen und bleibenden Briefe bestimmt, führte 1824 zur Errichtung der Petites Messageries, zum Bestellen der kleinen Pakete bis 25 Pfd. schwer innerhalb der Stadt Paris. Die kleinen zweirädrigen Wagen sind bedeckt, im Innern sitzen der Conducteur und Kutscher, und liegt die Ladung.

Die Stadt wird als 7 Hauptbezirke betrachtet, in jedem und zwar in den volkreichsten Gegenden sind 15—20 Bureaux, in allem 170, die Haupt-Direction ist in der Straße Saint-Germain. Jeder Absender erhält einen gedruckten Empfangschein (Bollette), der aus dem gestempelten Register (Juxta) herausgeschnitten und in welchen der Zustand, die Adresse, Zeichen, Nummer und Schwere des Pakets genau eingeschrieben wird, die über 20 Pfd. wiegenden werden aus dem Hause des Absenders für 10 Sous (4½ Sgr.) abgeholt.

Der Conducteur gibt unterweges die Pakete — auf welchen die Adresse vollständig stehen muß — in die Wohnungen der Empfänger ab, nimmt auch beim Vorüberfahren Pakete zur Besorgung in die Comtoirs, gegen Ausstellung eines Scheins, auf und kündigt beim Fahren seine Gegenwart durch einige Töne auf dem Posthorn an.

Das Abgeben, Empfangen und Umherfahren geschehen im Winter Vormittags 8½ Uhr, Mittags 12, und Nachmittags 3½ Uhr, im Sommer auch Abends. Innerhalb 3 Stunden ist alles an Ort und Stelle.

Eine andre Anstalt,

Gamionage

besorgt große Pakete und schwere Kaufmannsgüter-Ballen. Bis 25 Pfd. werden 5 Centimen, bis 100 Pfd. 25 Centimen, bis 200 Pfd. 55 Cent. u. s. w. bezahlt, man kann frankiren. Geht

in beiden Anstalten ein Stück verloren und ist der Werth desselben bei der Aufgabe nicht angezeigt worden, so werden [illegible] Francs erstattet, bei der Werthangabe jedoch der volle Ersatz geleistet.

Zu den Diligences und Messageries gehören ebenfalls

Conducteurs,

mit den nämlichen Obliegenheiten, welche die Courriers bei den Grandes Malle-Postes ausüben, nur daß sie im Privat-Dienst und Solde eines Fuhrherrn stehen. Sie haben ihren Platz entweder im Cabriolet oder auf dem Wagenverdeck (Imperiale), um die Ladung besser übersehen zu können, und sind verpflichtet, zum Nachtheil der Post, keine Briefe, Kaufmannswaaren und Reisende für ihre Rechnung, auch nicht über 5 Kilogrammen (10 Pf.) Schießpulver mitzunehmen. Alle abzugebende Gegenstände, die Namen der Reisenden und die Aufträge müssen sie in eine Schreibtafel bemerken und eine besondere Nachweisung, in welche die Nummer, der Stempel des Wagens, dessen Benennung, der Name des Fuhrherrn und die Zahl der Sitzplätze eingeschrieben stehen, bei sich führen. Es gehört auch zu ihrer Pflicht, auf die ihrer Obhut anvertrauten reisenden Kinder eine stete Aufsicht zu haben und den Gerichts- und Polizei-Beamten unterweges über Alles Auskunft zu geben.

J. Relais (Pferdewechsel).

Das Errichten der Relais gehört zum Amte der Postmeister und Posthalter, ohne Einwilligung der Oberbehörde darf keine Station weder angelegt, noch verlegt, oder abgetreten, oder gar von einem Fremden verwaltet werden. Ist eine Station erledigt, so müssen die benachbarten die Besorgung übernehmen.

Die Inhaber öffentlicher Fuhrwerke haben die Freiheit, Relais auf Straßen anzulegen, die nicht von den Posten befahren werden, sie sind mithin auch von dem Abtrage der 25 Centimen frei, welche den Postmeistern sonst gegeben werden müssen.

Eine nämliche Relais- und Abtragsfreiheit erhalten auch die Besitzer solcher Wagen, welche auf den Axen liegen und nicht in Federn hängen (voitures non suspendues). Dagegen können die Eigenthümer aller Wagen mit auf Federn ruhenden Wagenkasten, ohne Abgabe an die Postämter, jedoch nur Behufs der Rückfahrt, Pferdewechsel legen, wenn die Reise mit demselben Gespann und zwar in einem Tage hin und zurück geschieht.

Besorgen Fuhrwerks-Besitzer Königliche Dienstfuhren, so können sie auch auf den Poststraßen Privat-Stationen halten, sie müssen aber dem Posthalter jedes Orts die 25 Centimen Abtrag entrichten.

Der Minister Pasquier gab der Deputirten Kammer im April 1829 die Gesammtzahl der Relais (Pferdewechsel, Stationen) zum Postdienst und für Reisende auf 1463 an.

K. Reisen mit der Post, mit Lohnfuhren und zur See.

a) mit Extrapost.

Die Posten in Frankreich waren von jeher nur reitend und zu Fuß, also nur zum Fortbringen der Briefe und mäßigen Schriftpakete bestimmt, die Reisenden mußten Lohnfuhren nehmen. Gleichwohl wählten Viele, besonders Vornehme und Reiche, Postpferde (in Deutschland: Extraposten genannt), verlangten aber mit Ungestüm und öfters auch unter Mißhandlungen der Posthalter und Postillone, daß ihre mit 4 Postpferden bespannten und mit vielen Koffern, Kasten, Packen und Menschen belastete Wagen eben so schnell fortgebracht werden sollten, wie die Kariolen der reitenden Post. Dies Unwesen schaffte Ludwig XIV. durch die Ordonnance und das Verbot v. 28. Februar 1708 ab, Postpferde zum Reisen herzugeben. In der Folge wurden Ausnahmen gestattet, bis nach und nach das Extrapostfahren wieder gebräuchlich, auch den Posthaltern dadurch ein bedeutender Nebenverdienst zu Theil wurde. Dies der Hauptgrund der schweigenden Zulassung.

Jetzt muß jeder Reisende einen Gouvernementspaß lösen; dem eingegangenen Laufzettel (Ordre d'arrivée), oder dem mündlichen Bestellen des voranreitenden Couriers gemäß, müssen die Pferde bei der Ankunft der Reisenden bereit stehen. Schicken sie das bestellte Gespann unbenutzt fort, so sind sie schuldig, die vollen Stations- und Guidegebühren, für jedes einstündige Warten aber nur die Hälfte zu zahlen, kann der Postillon mit dem Gespann nicht vor dem Thorschluß in seinen Wohnort eintreffen, so muß der Reisende 75 Centimen für den Postillon und jedes Pferd vergüten.

Ein Guide begleitet als Aufseher des Postillons jede Extrapost, gesetzlich erhält derselbe 75 Centimen Trinkgeld, der Postillon hat keinen Anspruch auf Belohnung, wenn die Reisenden nicht freiwillig etwas geben wollen.

Jedem Reisenden steht frei, seine Klage in das amtliche Beschwerdenbuch zu schreiben, jedoch dürfen sie nicht dem Postmeister abdringen, ihnen Extrapostpferde auf Seitenwege zu geben, oder verlangen, das mit sich führende Geschirr den Postpferden aufzulegen.

Jeder Reisende, welcher zu seiner Reise nur 2 Extrapostpferde nöthig hatte, mußte ein drittes als Hülfspferd nehmen und bezahlen. Dieser Mißbrauch ist seit dem 1. Januar 1830 bei 129 Stationen abgeschafft und nur 117 Stationen erlaubt worden, bei schlimmen Wegen und großer Entfernung bis zum folgenden Relais, auch nur in den 6 Wintermonaten — vom 1. November bis zum letzten April — jeder Extrapost mit 2 und mehr Personen ein Hilfspferd (cheval de renfort) beispannen und bezahlen zu lassen, auf Begehren der Reisenden muß die schriftliche Bewilligung der General-Post-Administration vorgezeigt werden. Fährt ein zweirädriges Kabriolet schon mit 3 Pferden, so ist ein Beipferd unnöthig.

Der Zahlungssatz richtet sich nach der Beschaffenheit der Wagen und nach der Pferdezahl:

a) Eine Chaise oder ein Kabriolet,
mit 1 und 2 Personen und 2 Pferden — oder mit 3 Personen und 3 Pferden kostet 1¼ Franc pro Pferd,
mit 4 Personen und 3 Pferden, für jedes Pferd 2 Fr.

b) Für eine kleine Kalesche mit einem Sitz und Deichsel,
mit 2 Personen, zu 2 Pferden, 1¼ Fr. pro Pferd, mit 3 Personen 1 Fr. drüber pro Pferd und Station, sind mehr Personen darin, so wird die Kalesche als Berline betrachtet und danach bezahlt.

c) Eine zugemachte Coupée und eine Kalesche mit Gabel,
zu 3 Personen und 3 Pferden, 1¼ Fr. pro Pferd — sind 4 und mehr Reisende, 1 Fr. mehr auf die Station.

d) Eine Limonière, Kutsche und ein Deichselwagen,
mit 1 bis 3 Personen und 3 Pferden, für jedes Pferd 1½ Fr.,
mit 4 Personen und 3 Pferden, für jedes Pferd 2 Fr.

e) Eine Berline (zugemachter, bedeckter Wagen mit Vorder- und Rücksitz) und eine ganz bedeckte Kalesche (s. b) mit einem Deichsel,
mit 1 bis 4 Personen müssen 4 Pferde, jedes zu 1½ Fr. und
mit 5 = 6 = = 6 Pferde nehmen, für jedes 1 Fr. mehr auf die Station.

Das Reisegepäck wird gewogen, 50 Pfd. sind frei, für die Ueberfracht muß jeder Station ½ Fr., und wo der Monarch sich aufhält, 1 Meile mehr (Mille oder Poste royale) gezahlt werden. Nach der Ordonnanz v. 1. März 1829 ist Ein Kind unter 10 Jahren zahlungsfrei, 2 dergleichen und jedes über 10 Jahr werden für Eine Person gerechnet, sind mehr als 2 Kinder von 10 Jahren und darunter im Wagen, so werden für jedes 30 Centimen bezahlt; in keinem Fall aber werden ganz Unerwachsene — unter 3 Jahren — gerechnet.

b) Reisen mit den Malle-Postes und Messagéries royales (s. S. 102 u. 104).

L. Stafetten.

werden in der Regel nur von der Regierung höchst selten und nur in dringenden Fällen abgesandt, weil die täglich Abends 6 Uhr fast nach allen Richtungen abgehenden Briefposten die Stelle jener vertreten.

Will aber Jemand einen Brief eiligst befördert haben, so darf keine Stafetten-Depeche ohne Erlaubniß des Postdirectors und ohne sorgfältige Besichtigung des äußern Zustandes angenommen und abgeschickt werden. Keiner als der Postmeister jeder Station muß sie, allen andern Posten vorgehend, bei Tag und in der Nacht weiter befördern lassen und zwar mit einem Stundenzettel (la part), in welchen auf jedem Relais die Ankunfts- und Abgangszeit, der Zustand der Depeche und Stafettentasche, auch der Name des abreitenden Postillons genau eingeschrieben werden müssen. Wird unterweges das Schreiben verletzt befunden, so erfolgt die gerichtliche Untersuchung. Es wird gestraft, wenn ein Postmeister mit der Depesche zugleich Briefe absendet, oder jene durch die durchgehende Reitpost, oder einen abgehenden Courier besorgen läßt.

Auf jedem Relais müssen stets ein Postillon und ein Pferd zum Stafettendienst bereit gehalten werden. Kein Postillon darf von der Poststraße abweichen, er muß jede Post (zu 2 Lieues, 1¹, nach Pasquier 1 deutsche Meile) in 40 Minuten, durchgehends reitend zurück legen, für die verschuldete kleinste Versäumniß mit einem einmonatlichen Stalldienst (mise à pied), und wenn er den Stundenzettel (la part), wohl gar die Stafettentasche verliert, noch mit 10 Francs ($2\frac{1}{2}$ Thaler) bestraft werden.

M. Dampfschiffe.

Die Erfindung des Engländers James Taylor (1788) Schiffe durch Dampfmaschinen in Bewegung zu setzen, wurde in dem letzten Jahrzehend in Frankreich nachgeahmt.

Jetzt

Jetzt sind schon viele Dampfschiffe im Gange, die aus den größten Häfen dieses Reichs nach den benachbarten Staaten fahren. Vorizt gehen solche

von Bordeaux nach Dublin in 70 Stunden — und auf der Garonne nach Langon.

= Boulogne und Calais nach Dover in 8 Stunden — nach London in 12 — nach Ramsgate in 8 St.

= Dieppe nach Brigthonstone und Newhafen in 8—10 St.

= Dünkirchen nach London in 8—12 St.

= Havre nach London in 18—20 St. — nach Portsmouth in 20—30 St.

= Lyon nach Chalons sur Saone in 15 St.

= Marseille nach Genua in 30—40 St. — nach Neapel in 4—5 Tagen.

= Paris nach London in 2—4 Tagen — Rouen vorüber nach Nantes in 3—4 Tagen.

= Rouen nach Havre.

N. Paketboote.

Zum Ueberbringen der Reisenden, Briefe und Güter und darum als Verbindungs-Mittel entfernter Seestädte und Länder, gehen aus Frankreichs Häfen ebenfalls an bestimmten Tagen und Tagszeiten ab, insofern Winde und Wetter das Auslaufen nicht behindern. Diese Postschiffe gehen

von Bordeaux nach Dublin in 70 Stunden — nach Havannah (auf Cuba) in 40—45 Tagen — nach Veracruz und Mexico am 1. eines jeden Monats in 40—50 Tagen.

= Boulogne nach Dover in 8—10 St.

= Calais = Dover in 3—6 St., nach Harwich in 8—10 St.

= Cherbourg nach Portsmouth in 20—30 St. — nach Weymouth in 12 St.

= Dieppe nach Brigthonstone in 22—30 St.

von Havre nach Neu-Orleans und Neu-York in 16—30 Tagen — nach Portsmouth in 20—30 St. und nach Cadix.

= Toulon nach Bastia (auf Corsika) in 3—4 Tagen.

und Wasser-Diligencen,
Coches d'eau (nur auf den Flüssen)

von Paris auf der Seine nach den nahen Städten Melun, Nogent, Sens rc. rc.

= Lyon auf der Rhone rc. rc. nach Macon, Chalons sur Saone, Vienne, Valence und Avignon.

O. Diligences und Messageries *nationales*, Voitures de Roulage (Miethswagen).

Frankreichs Könige der ersten Regentenstämme, die Merovinger, Karolinger und zum Theil des Valesischen, bis zur Regierung Karls VII. fuhren in Wagen von Ochsen gezogen, die elenden Wege gestatteten kein anderes Fortkommen. Die Königinnen und Hofdamen und sonst Frauen von hohem Range ritten entweder, oder wurden in Sänften von Maulthieren getragen. Isabella, Gemahlin Karls VI. von Frankreich soll am 17. October 1405 in einem bedeckten Wagen von Melün nach Paris gefahren seyn und darin ihren Einzug gehalten haben. In dem strengen Winter des Jahrs 1457 ritten die Standespersonen, Damen und Herren nicht mehr, sondern ließen sich in einem runden Wagen, einer Art Tonne, fahren; 1475 schickte der König Ladislaus von Böhmen seiner Mutter, der Königin Maria d'Anjou in Frankreich, einen reich verzierten schaukelnden Wagen.

Unter Franz I. Regierung (1515—1547) ritten wieder alle Damen auf Zeltern (weißen Pferden) und unter Karls IX. Herrschaft (1560—1574) kamen die schwerfälligen Reisekutschen in Gebrauch. Am Hofe Heinrich IV. war nur eine einzige Karosse vorhanden, nämlich die des Königs. Heinrich schrieb in

einer Verlegenheit an seinen Staatsminister Sully: „Je ne „pourrai vous aller trouver d'aujourd'hui, ma femme m'ayant „pris mon coche."

Nach und nach schafften sich die Reichen und Vornehmen eigenes Fuhrwerk an, der höchst schwerfällige, überfette Höfling, Jean de Laval, Sieur de Bois-Dauphin (im Convers. Lexikon B. V. S. 558 steht: Raymond de Laral) war der erste, welcher, um fortzukommen, einen Wagen nehmen musste, weil ihn kein Pferd und Esel mehr tragen konnten.

In Wien wurden im J. 1515, und in London 1580, Wagen eingeführt.

In den ersten Zeiten waren die Seitenwände der Wagen offen, auch wohl mit ledernen Vorhängen bedeckt, Bassompièrre, Marschall von Frankreich und am Hofe Ludwig XIII. ließ zuerst Glasscheiben einsetzen, wie schon in Italien im Gebrauch war; man wunderte sich, nicht früher den Gedanken gehabt zu haben. Etwa gegen das J. 1650 errichtete der Bürger Sauvage in Paris eine Anstalt mit öffentlichem Fuhrwerke, die Edelleute de Villermé und de Givry erhielten ein Privilegium, in der Hauptstadt Personenwagen — große und kleine Kariolen — 5 Sous für die Person, zu vermiethen.

Im J. 1662 fuhren die Carabàs oder Chars-à-banc, — lange bedeckte Korbwagen mit Bänken zu 20 Sitzplätzen und 8spännig — zwischen Paris und Versailles 4½ Lieues in 6 Stunden, vier Jahr nachher wurden die Miethswagen oder öffentlichen Fuhrwerke noch vermehrt und in den letzten Regierungsjahren Ludwig XV. (1715—1774) zählte man in Paris schon 15,000 Wagen allerlei Art. Denn 1766 waren 14 Messagerieen im Gebrauch und täglich gingen 27 Kutschen mit etwa 270 Reisenden nach den Departements ab. Gegenwärtig sind 64 Messagerieen nach entfernten Orten täglich vorhanden. Vor 80 Jahren blieb man von Paris bis Lyon über Nevers 59¼ Postes (deutsche Meilen) oder 119 Lieues, 12 Tage, über Troyes 62¼ Postes (Meilen) oder 125¼ Lieues) 10 Tage, jetzt nur 3 Tage, — sonst von Paris

nach Rouen über Pontoise 15¾ Postes (Meilen) oder 31½ Lieues, über Meulun 17¼ Postes (Meilen) oder 34½ Lieues) 3 Tage, jetzt nur 12—13 Stunden unterweges (Messager des Chambres, 1828).

Die Diligences und Messageries nationales sind nach den Coursen, die sie stets befahren, 4, 5 auch 6spännig, von außen mit einem Stempel gezeichnet, numerirt und mit dem Namen des Fuhrherrn bemerkt. Im Innern sind die Sitzplätze ebenfalls numerirt und die Preise der Plätze angegeben, auch müssen die Gesetzstellen, welche von diesen Miethswagen sprechen, zur Nachricht der Reisenden gedruckt angeheftet seyn. Solche numerirte Sitzplätze dürfen nur in Wagenkasten seyn, welche auf Springfedern, nicht auf Tragriemen, oder auf den Axen ruhen.

Jeder öffentliche Wagen, dessen Kasten von ledernen Riemen, und Federn von Stahl oder Holz schwebend getragen wird, oder dessen Sitzbänke entweder in Riemen hängen, oder auf Druckfedern ruhen, heißen: Voitures suspendues, dagegen alle Wagen, welche auf den Axen, oder dem Untergestelle liegen, voitures non suspendues.

Die höchst merkwürdige neueste Königl. Verordnung vom 16. Julius 1828 (Moniteur, No. 204 Mardi le 22. Juillet 1828) über die Einrichtung des öffentlichen Fuhrwerks (Personen- und Paketwagen zum Reisen und Versenden, Diligences et Fourgons) spricht sehr bestimmt und enthält im Wesentlichen:

Titre I. Sämmtliche Fuhrherren in allen Departements müssen dem Präfecten ihres Orts die Zahl der Kutschen und der Sitzplätze in jeder, den Ort oder Endpunkt, bis wohin der Wagen jedesmal fährt, Tag und Stunde der Abfahrt und Zurückkunft und jede Veränderung, die sie in allen diesen Punkten vornehmen, anzeigen. Sachkundige untersuchen jeden Wagen, bevor die Erlaubniß zu dessen Gebrauch ertheilt und der tüchtig befundene gestempelt werden kann. Die Reisenden und Frachtstücke

werden in das vom Maire gestempelte und paginirte Dienstbuch jedesmal verzeichnet, und eine Abschrift davon (in Deutschland: Personen- und Frachtzettel genannt) mit genauer Angabe der Ankunftszeit jedes Orts, dem Conducteur eingehändigt, der darin die unterweges aufgenommenen Reisenden und Pakete nachträgt, auch seine und des Kutschers Verrichtungen auf der ganzen Reise einschreibt. Jeder Reisende empfängt, so weit es ihn angeht, einen gedruckten Auszug dieser Ordonnanz mit der Nummer seines Platzes bemerkt.

Titre II. Vom Bau der Wagen.

Jede öffentliche Kutsche muß 1 Metre 62 Centimetres (5′ 1″ 9‴) Spurbreite (la voie des roues) der Hinterräder, die der Vorderräder nicht unter 5′ 8‴ haben. Die Entfernung zwischen den beiden Axen (essieux) darf nicht unter 2 Metres (6′ 4″ 4‴), wenn der Wagen 2 oder 3 Kasten hat, und nicht unter 1 M. 60 Cent. (5′ 11″) bei einem Kasten seyn. Eine Berline muß 2 Seitenthüren (Portières latérales), eben solche der Vorderkasten (das Cabriolet auch Caisse, dite le Coupé), der Hinterkasten (Galerie auch Rotonde) nur eine Thüre, jede aber auch einen Wagentritt (marche-pièd) haben. Auf dem Verdeck oder Kutschhimmel (Impériale) ist die Sitzbank für den Conducteur und 2 Reisende, mit einem ledernen Plan (capotte flexible, auch bache, banne) bedeckt, hinter dieser Bank der flache Gepäckkasten (la vache) mit 2 Abtheilungen.

Keine vierrädrige Landkutsche, vom Boden bis zum höchsten Punkt des Deckels auf der Vache oder des Hinterkastens darf höher als 3 Metres (9′ 6″ 6‴), keine 2rädrige Kutsche dagegen über 2 Metres 60 Cent. (8′ 3″ 2‴) seyn. Eben so ist die Schwere eines jeden Fuhrwerks bestimmt, ein Wagen mit Radschienen (Reifen, bandes) in der Breite

von 8 Centim. auf 2560 Kilogr. (47 Ctr. 70 Pf.) —
von 11 „ „ 3520 „ (65 „ 55 „) —
von 14 „ „ 4000 „ (74 „ 47½ „) —

auch wird ein Mehrgewicht von 100 Kilogrammen (1 Ctr. 94 Pf. 22 Loth) bewilligt. Die Beamten der Wagebrücken an den Heerstraßen sind verpflichtet, jede Lohnkutsche wenigstens einmal vierteljährlich nachzuwiegen und den Uebertreter des Gebots zur Bestrafung anzuzeigen.

Die Wagen müssen bei Reisen in der Nacht mit 1 auch 2 erleuchteten Laternen, auch jedesmal mit einem Hemmschuh (sabot), einer Hemm-Maschine und Druckschraube (vis de pression) vor dem Sitz des Conducteurs, jede Axe an den Enden mit einer Schraubenmutter (écrou) und einem Vorsteckbolzen (chavelte) versehen seyn.

Titre III. Von der Begleitung und dem Fahren. Jedes vier- und mehrspännige Fuhrwerk muß entweder von 2 Postillons reitend, oder 1 Postillon und 1 Kutscher geführt werden. Liegen die Pakete theils im Hinterkasten, theils im untern Raum des Wagens, und der Schirrmeister hat keinen Sitz im Wagen, so muß derselbe auf dem Verdeck Platz nehmen. Die Postillons dürfen unterweges nicht absteigen, und nur im kleinen Trabe, in Dörfern, Städten und engen Straßen aber nur im Schritt fahren.

Titre IV. Von der polizeilichen Aufsicht beim Umspannen und auf die Postillone.

Titre V. Nebenverfügungen in Hinsicht der Befolgung dieser Vorschriften.

Titre VI. Allgemeine Bestimmungen wegen des Ausweichens beim Begegnen und Vorfahren, von welchen die Briefpost- (Malle-Postes) und Gränz-Postwagen ausgenommen sind.

Vollzogen in St. Cloud den 16. Jul. 1828, vom Könige und dem Minister Staats-Secretär de Martignac.

Diese Reise- und Paketwagen werden viermal im Jahre von Sachverständigen genau untersucht, die untüchtig befundenen ausgemerzt.

Jeder Reisende muß einen Polizeipaß lösen, mit dem vollständigen Namen und der Sitznummer in das Personenbuch eingeschrieben werden und die Hälfte des Personengeldes vorausbezahlen, wenn es der Fuhrherr verlangt. Das freigehende Reisegepäck darf nur 50 Pfd. schwer seyn, das Mehrgewicht gilt als Frachtstück.

Der Fuhrherr haftet für jedes eingeschriebene Paket, insofern solches durch die Schuld seiner Leute beschädigt worden, wohl gar verloren gegangen ist. Jedes Paket wird in Gegenwart des Aufgebers gewogen, numerirt und in das von dem Maire gestempelte Register (Manual) eingeschrieben. Binnen 24 Stunden nach der Ankunft der Diligence ꝛc. ꝛc. müssen die Pakete den Empfängern entweder überliefert oder abgeholt worden seyn. War ein Frachtstück schlecht verpackt, verdarb unterweges, wurde nicht binnen 8 Tagen nach der Ankunft und Anzeige an den Empfänger, abgefordert, oder konnte wegen unrichtiger Adresse nicht bestellt werden, so muß der Absender das Porto entrichten, doppelt aber, wenn er bei der Aufgabe den Werth falsch angegeben, oder Gold, Silber und Kostbarkeiten verschwiegen hatte.

Die Diligences, Messageries nationales und Voitures de roulage sind zwar befugt, nach gesetzlichen Vorschriften Reisende und Pakete zu befördern, aber diese Fuhrwerke so wenig, wie die Reisenden dürfen Briefe, Journale, periodische Blätter, Schriftpacke und Pakete bis 2 Pfund (so viel sind postmäßig) zur Bestellung, auch ohne Erlaubniß kein Schießpulver über 5 Kilogrammen (10 Pfund) schwer, mitnehmen.

Kein Personen- und Paketwagen darf aus einem Ort abfahren, wenn wegen des Thauwetters, oder eines starken Regens die Barrièren geschlossen sind, damit das erweichte Pflaster nicht aufgewühlt und der Weg nicht morastig werde. Sind jedoch die Wagen schon außerhalb der Schlagbäume und wenig oder gar

von 8 Centim. auf 2560 Kilogr. (47 Ctr. 70 Pf.) —
von 11 „ „ 3520 „ (65 „ 55 „) —
von 14 „ „ 4000 „ (74 „ 47½ „) —
auch wird ein Mehrgewicht von 100 Kilogrammen (1 Ctr. 94 Pf. 22 Loth) bewilligt. Die Beamten der Wagebrücken an den Heerstraßen sind verpflichtet, jede Lohnkutsche wenigstens einmal vierteljährlich nachzuwiegen und den Uebertreter des Gebots zur Bestrafung anzuzeigen.

Die Wagen müssen bei Reisen in der Nacht mit 1 auch 2 erleuchteten Laternen, auch jedesmal mit einem Hemmschuh (sabot), einer Hemm-Maschine und Druckschraube (vis de pression) vor dem Sitz des Conducteurs, jede Axe an den Enden mit einer Schraubenmutter (écrou) und einem Vorsteckbolzen (chavelte) versehen seyn.

Titre III. Von der Begleitung und dem Fahren. Jedes vier- und mehrspännige Fuhrwerk muß entweder von 2 Postillons reitend, oder 1 Postillon und 1 Kutscher geführt werden. Liegen die Pakete theils im Hinterkasten, theils im untern Raum des Wagens, und der Schirrmeister hat keinen Sitz im Wagen, so muß derselbe auf dem Verdeck Platz nehmen. Die Postillons dürfen unterweges nicht absteigen, und nur im kleinen Trabe, in Dörfern, Städten und engen Straßen aber nur im Schritt fahren.

Titre IV. Von der polizeilichen Aufsicht beim Umspannen und auf die Postillone.

Titre V. Nebenverfügungen in Hinsicht der Befolgung dieser Vorschriften.

Titre VI. Allgemeine Bestimmungen wegen des Ausweichens beim Begegnen und Vorfahren, von welchen die Brief-post- (Malle-Postes) und Gränz-Postwagen ausgenommen sind.

Vollzogen in St. Cloud den 16. Jul. 1828, vom Könige und dem Minister Staats-Secretär de Martignac.

Man hat sein Gedächtniß anzustrengen, um die Arten und die mitunter abentheuerlichen Namen der seit einigen Jahren angewachsenen Schaar von 2, (sogar 3) und 4 rädrigen Fuhrwerken anzugeben. Es sind Fiacres, Cabriolets, Carosses, Caleches, Berlines a), Limonières, Fourgons (Packwagen), Droits-reunis, Octrois, Marchandises, Voitures de Supplément, und par terre, Omnibus b), Tricycles c), — Dames blanches d) (zu 16 Sitzen je-

---

a) Der Kurfürst Friedrich Wilhelm d. Große hatte im Julius 1660 den Obristen, General-Quartier- und Baumeister Philipp von Chiesa (einen Piemonteser) aus Schweden zu sich berufen, um den Schloßbau in Berlin zu leiten. Chiesa wurde in Geschäften nach Paris geschickt, und ließ sich zu dieser Reise in Berlin einen besondern zweisitzigen, in Riemen hängenden Wagen erbauen, der in Frankreich vielen Beifall fand. Die nach ihm geformten Wagen wurden bald allgemein und erhielten dort den Namen: Berlines (Nicolai Beschreib. von Berlin, Th. I. S. 93). In Berlin selbst wurden zu der Zeit die Equipagen der Vornehmen: Karreeten genannt.

b) am 15. December 1828 waren 89 derselben mit 821 Pferden im Dienste. Der Einnahme-Antheil (Dividende) betrug 9 Proc. Gewinn. Im April d. J. 1832 standen 120 im Gebrauch. Eine Linie von 1½ Viertelstunden wird für eine Fahrt gerechnet und mit 5 Sous (2 Sgr.) für eine Person bezahlt.

c) Diese dreirädrige Wagen sind den schönsten Herrschaftswagen gleich. Eine am Wagen befindliche Längen-Uhr zeigt, wie eine Meilen-Uhr, die zurückgelegte Wegestrecke an, die Reifen der 3 Räder und die Federn sind von Kupfer. Die im Wagen Fahrenden werden Salons-Gesellschaft genannt.

d) Die Dames-blanches — benannt nach Bojeldieu's Oper: die weiße Frau — haben drei hinter einander stehende Wagenkasten, diese, das Gestell und die Räder sind blendend weiß lakirt, die Kutscher in weißer mit Silbertressen besetzten Livree und weißen ledernen Hüten; die Schimmel haben weißes Geschirr und weiße Federbüsche auf dem Kopfe. — Hinten am Wagen wird die Eingangsthüre in die Höhe geschoben, auf einer Treppe von 3 Stufen steigt man ein. Im Innern des Wagens sind Spiegel befestiget, um vor dem Aussteigen noch manches Verschobene ordnen und sich verschönern zu können.

nicht befrachtet, so können sie zwar bis zum nächsten Ort fahren, um dort zu verweilen, sie müssen aber jede Beschädigung vergüten, die das Fuhrwerk dem Pflaster zufügte.

Die Postanstalten in Frankreich sind — wie schon erwähnt worden ist — nur für das Briefbefördern, nicht für Reisende und Paketsendungen bestimmt. Da jedoch die Postmeister (zugleich Posthalter) nur kärglich besoldet sind und die Fuhrleute das Extrapostwesen sehr beeinträchtigen: so ist seit langer Zeit den Postmeistern, statt einer Gehaltszulage, die Befugniß ertheilt worden, sich von jedem mit Personen durchfahrenden Fuhrmann 25 Centimen (etwa 2 sgr.) Abtrag für jedes Pferd bezahlen zu lassen. Einige Messagerie-Eigenthümer in Paris sind, mittelst eines getroffenen Abkommens, davon befreit.

Gegenwärtig stehen fast 3000 Fiacres z) und über 2000 Stadt-Diligencen (Personenwagen) allerlei Gattung auf den großen Plätzen in Paris bereit; das Gewerbe der Eigenthümer ist jedoch durch die Gesetze vom 29. August 1790 — v. 28. August 1808 — 4. Febr. und 27. Sept. 1820 und v. 16. Julius 1828 begränzt worden, insofern sie sich den Messageries nationales anschließen wollen. Sämmtliche Wagen stehen unter strenger Aufsicht der Polizei, und halbjährlich wird von Sachverständigen jeder Wagen genau untersucht, und der fehlerhaft Befundene, oder Abgenutzte ausgeschieden.

---

z) Fiacre war der Name eines um die Mitte des vorigen Jahrhunderts (angeblich in Heiligkeit) gestorbenen Mönchs im Convent der Petits Pères in Paris, und des im siebenten Jahrhundert auch heilig gestorbenen Schottenkönigs Fiacre, wie im Convers. Lexikon B. III. S. 671 steht. Jener ächte Selige in Paris ist es allein, der so hoch verehrt wurde, daß Jeder sein Bildniß haben wollte, und jeder Kutschen-Eigenthümer das Abbild sogar auf die Wagenthüren malen ließ. Die damit gezierten öffentlichen Karossen wurden daher Fiacres genannt.

Kapitel 12.

England.

Bernède des Postes, page 120. — Le Quien de Neufville Origine des Postes liv. I, page 71. — Chamberlaine Etat d'Angleterre, tome II. — Gray's Book of Roads — Cary's new Itinerary — The Cyclopaedia or universal Dictionary by Abraham Ree's, Vol. XXVIII. (Post) — G. Broling Reise durch England 1828 — Convers. Lexicon (Großbritannien — London) und dessen Neue Folge, Abth. I. des 2ten Bandes — Die Zeitungen, Journale und neuesten Schriften über England, z. B. New-Mounthly-Magazine — Morning-Journal — Galignani Magazine, London and Paris Review und Messenger — Times — Politechn. Journal — Liter. Blätter der Börsenhalle — Posthandbuch von Raffelsperger in Wien, 1829 und 1830 — Archiv der Postwissenschaft — Geogr. Ephemiriden — Nachrichten aus Englischen Blättern — die Moden-Zeitung — Morgenblatt — Amtliche Berichte glaubwürdiger Postbeamten auf ihren Reisen durch England rc. rc.

---

§. 1.
Vom Postwesen alter Zeit.

Ueber den Ursprung, das Fortschreiten und Vervollkommnen des Postwesens in Groß-Britannien ist außer dem nur im Allgemeinen sprechenden Aufsatz: Post im Universal Dictionary by

Abraham Ree's, Vol. XXVIII. keine genügende Schrift erschienen, man muß sich daher auf das beschränken, was darüber in verschiedenen Werken und Handschriften glaubwürdiger Männer, gelegentlich in statistischen Blättern, auch von glaubhaften bewährten Postbeamten — welche in postwissenschaftlicher Hinsicht England bereiseten — gesagt worden ist. Die Englischen Postbücher und Postgesetze sprechen wenig oder gar nicht vom Geschichtlichen, in der Regel nur im Ton einer Uebersicht und dies noch sehr oberflächlich.

Der Briefsendungs-Anstalten — die Engländer nennen sie jetzt: Postwesen jener Zeit — wird zuerst in den Verordnungen Königs Eduard III. (1327 — 1377) zwar nicht dem Namen, aber dem Wesen unsrer heutigen Posten sehr nahe stehend, gedacht. Jene Einrichtungen erschienen etwa 80 bis 85 Jahre nach den Anordnungen der Deutschen oder Marianer-Ordensritter in dem damals fast unbekannten Heidenlande Westpreussen. Diese Ritter ließen die Briefe durch Postillone (Bryffjongen) stationsweise befördern, und das Abfertigen dieser Leute, ganz in heutiger Form, durch Postmeister (Wythinge) besorgen (s. B. I. S. 153.) Es ist merkwürdig, daß zwei so entfernte und durch Meere getrennte Staaten innerhalb hundert Jahren eine und die nämliche Anstalt erfanden und errichteten.

Eduard IV. (1461—1483) legte Stationshäuser (Post- oder Menschen- und Pferdewechsel) von 20 zu 20 engl. (von 4 zu 4 deutschen) Meilen an. Die hohen Schulen in Oxford und Cambridge, die großen Städte und reichen Privaten schickten, wegen Mangels ausreichender Posten und Anstalten, Expresse jezuweilen nach sehr weit entlegenen Städten. Diese Boten sammelten und bestellten auf ihrem Wege bis zum Endpunkt ihrer Reise, Briefe und Handpäckchen, und brachten auch dergleichen mit.

In den Regierungszeiten der Königin Elisabeth (1558—1603) kamen die reitenden Boten — eine Art Posten — mehr in Gebrauch, späterhin wurde die Anstalt nach und nach mehr geordnet, zu einem förmlichen Postwesen gebildet, und ein Regale.

Camden, nach ihm Thomas Randolph — dieser seit 1581 — bekleideten die Stelle eines Ober-Postmeisters in England, und Elisabeths Thronfolger, Jacob I. (1603—1625) gründete durch Matthew de Quester eine Briefpost für die Correspondenz ins Ausland. Karl I., der dem Postwesen seine besondre Aufmerksamkeit widmete, verordnete im J. 1632, daß die Briefe über See und nach dem Festlande nur durch jene Briefpost versandt werden sollten, und errichtete nach drei Jahren (1635) eigene Postcomtoire in England und Schottland. Alle Privatposten wurden aufgehoben und mit ihren Einkünften für Königliche Anstalten (Regale) erklärt, von einer Entschädigung der so gewaltsam Verlierenden war gar nicht die Rede, sogar ward der Vorstand, Postdirector Thomas Whitering, wegen (nicht völlig erwiesener) Irrungen und Plackereien, im Jahr 1640 abgesetzt und dessen Amt dem Philipp Burlamachy übertragen, dieser aber dem Staats-Secretair untergeordnet. Ueberhaupt kann König Karl I. als der Gründer einer ordentlichen Postverfassung im heutigen Sinn, betrachtet werden, seine genommenen strengen Maßregeln, seine Aufsicht auf die Leitung der ganzen Anstalt begründen jenes Urtheil. Er hatte aber in der Folge die Verpachtung für vortheilhafter, als die eigene Verwaltung erachtet, weil diese nur die zufällige Einnahme, jene hingegen eine gewisse darbietet, und durch die vom Pächter geleistete Bürgschaft, selbst bei Unfällen, sicher bleibt, mag auch der Unternehmer als Speculant einbüßen oder zu Grunde gehen.

Jedoch kurz vor der Thronbesteigung Karls II. (1660—1685) ward das Landes-Postwesen vom Präsidenten, General-Procurator Edmund Prideaux und von dem ihm beigegebe-

nen Committé umgestaltet und so verbessert, daß die Pachtsumme von vormals 7600 Pfd. St. (49,000 Thaler) nun auf 10,000 Pfd. (70,000 Thaler) gesteigert wurde, und der Pächter dennoch einen bedeutenden Ueberschuß gewann. Dieser nämliche Karl erhielt durch eine Parlaments-Acte das gesammte Postwesen zur Domäne, trat solche aber — mit Bewilligung des Parlaments — seinem Bruder und Thronfolger, dem Herzog Jacob von York (nachmals König Jacob II.) ab.

---

§. 2.
Postwesen neuer Zeit. Reform durch Palmer.

Die Königin Anna (1702—1714) ließ durch die neunte Acte in ihrer Regierung das ganze Postwesen uniformen, wie es größtentheils noch jetzt besteht.

Jedes der drei Königreiche — England, Schottland und Irland — hat seine eigene General-Postdirection, die in der Hauptstadt des Landes ihren Sitz hat, in jeder Grafschaft (Shire) ist im Hauptorte eine Postdirection.

Schon zu Jacobs II. Zeiten (1685) waren dem Postchef 24 Beamten untergeordnet, welche theils die Aufsicht führten, theils die Expeditionsgeschäfte verrichteten. In jener Zeit bestanden in ganz England 122 Post-Offices (Postämter), am Schluß des Jahrhunderts unterhielt die Anstalt 170 Briefposten, 3,000 Postverwaltungen, 45,000 Postpferde und 6 Postschiffe (Paketboote) von England nach Irland, Frankreich und Holland, wöchentlich zweimal hin und zurück. Jetzt werden 841 Postverwaltungen in England, 235 in Schottland und 404 in Irland, zusammen 1480 gerechnet.

In Alt-Englands Hauptstadt London ist die Ober-Postbehörde das General-Post-Office (General-Postamt), dessen

Vorstand seit dem Anfange des vorige Jahrhunderts, der General-Postdirector unter dem Namen: Deputirter ist. Am 4. April 1783 wurden zwei General-Postmeister — die Lords Eduard Bentink und Fowley — ernannt und in das Ministerium eingeführt. Diese beiden Männer haben ihren Ruhm dadurch fest gegründet, daß sie vereint beim Parlament ihren Vorschlag durchführten, daß durch die Acte vom 27. Julius 1784 das Porto der Pennypost von 1 auf 2 Penny (1 Groschen 9 Pfennige) erhöht wurde. Sonst etwas Merkwürdiges ist von diesen Finanziers nicht weiter bekannt geworden.

Das Staats-Postwesen hat nur mit dem Transport der Briefe zu thun, denn diese allein sind der Hebel des Handels, die Seele des Verkehrs. Das Fortbringen der Pakete bleibt den Fuhrherren und Schiffern überlassen, es ist Privatsache. Die einzige Pflicht und Sorge aller Postbehörden ist daher seit dem Ursprunge des Postwesens in diesem Inselreich nur auf einen Punkt gerichtet, nämlich

die Briefe schnell zu befördern.

Dies auszuführen trat John Palmer e) im Jahr 1784 als Reformer des Postwesens auf.

Dieser Mann fand nämlich das Fortbringen der Briefe auf einem Kariol zu beschränkt, unzureichend und übertrieben theuer. Er überredete einige Coach-Masters (Fuhrherren) mit ihren

e) Von diesem verdienstlichen, thätigen Britten schweigen alle englische Lebensbeschreibungen berühmter Männer, seiner wird nur nebenher im Universal Dictionary des Abraham Ree's, B. 28, im Abschnitt: Post, gedacht. Er war der Vater des sich ausgezeichneten Generals Charles Palmer und der Nachkommen eines im 17. Jahrhundert lebenden Predigers Thomas P., der mit der Feder und dem Degen gegen den König kämpfte. John P. ist seit den 50 Jahren fast vergessen, gleich den vielen Tausenden auch in andern Staaten, die für das Wohl ihres Vaterlandes wirkten.

Stage-coachs (Personenwagen) zugleich ein Brief-Felleisen (Mail) von Station zu Station mitzunehmen und als Besoldung dafür die Befreiung vom Wegezoll anzunehmen. Jene Fuhrherren übernahmen diese Verpflichtung gegen die verheißene Belohnung, und so entstanden diese Mail-coachs in der Bestimmung der einige Jahr früher vom Minister Turgot in Frankreich erfundenen und eingeführten Malles-postes und der im jetzigen Jahrhundert in Deutschland angeordneten Eilwagen als Briefpost- und Personen-Wagen; sämmtliche drei Postkutschen haben gleichen Zweck.

Die erste dieser Post-Briefkutschen in England ging am 2. August 1784 von London nach Bristol ab (s. Mail-coach).

Die Unterschleife beim Postwesen sollen zu Palmers Zeiten übergroß, folglich die Einkünfte dieser Staatsanstalt gering gewesen seyn. Jener treue Diener des Königs — wie er von seinen Landsleuten genannt wird — hat durch die Vereinigung der Briefposten mit den Stage-coachs, durch das Abschaffen der Mißbräuche, durch das Verabschieden überflüßig gewordener Postbeamten und eben dadurch bewirkte Ersparung vieler Besoldungen, dem Staate in Einem Jahre — der Sage nach — Zwanzig Millionen Gulden reinen Gewinn verschafft. Das Unwesen muß in jener Zeit doch unbegränzt gewesen seyn.

Palmers ganzes Postgeheimniß war und ist indessen sehr einfach. Es enthält nur zwei überall anwendbare Grundsätze, wenn die Landes-Regierungen sonst keine Rücksichten beobachten wollen, nämlich:

a) Der König läßt Jeden seiner Unterthanen zu jeder Stunde des Tages und in der Nacht nach allen Orten fahren, und Leute und Waaren aufnehmen, so viel derselbe will, und die Pferde wechseln, so oft er will, alles gegen eine gewisse Summe an die Staatskasse. Durch diese Erlaubniß hat ein jeder Ort in England wenigstens Einen, mancher 20 und mehr Fuhrherren, Coach-Masters.

b) Welcher von diesen Fuhrherren am schnellsten fahren und das Brief-Felleisen auf die folgenden Stationen mitneh-

men

Vorstand seit dem Anfange des vorige Jahrhunderts, der General-Postdirector unter dem Namen: Deputirter ist. Am 4. April 1783 wurden zwei General-Postmeister — die Lords Eduard Bentink und Fowley — ernannt und in das Ministerium eingeführt. Diese beiden Männer haben ihren Ruhm dadurch fest gegründet, daß sie vereint beim Parlament ihren Vorschlag durchführten, daß durch die Acte vom 27. Julius 1784 das Porto der Pennypost von 1 auf 2 Penny (1 Groschen 9 Pfennige) erhöht wurde. Sonst etwas Merkwürdiges ist von diesen Finanziers nicht weiter bekannt geworden.

Das Staats-Postwesen hat nur mit dem Transport der Briefe zu thun, denn diese allein sind der Hebel des Handels, die Seele des Verkehrs. Das Fortbringen der Pakete bleibt den Fuhrherren und Schiffern überlassen, es ist Privatsache. Die einzige Pflicht und Sorge aller Postbehörden ist daher seit dem Ursprunge des Postwesens in diesem Inselreich nur auf einen Punkt gerichtet, nämlich

die Briefe schnell zu befördern.

Dies auszuführen trat John Palmer e) im Jahr 1784 als Reformer des Postwesens auf.

Dieser Mann fand nämlich das Fortbringen der Briefe auf einem Kariol zu beschränkt, unzureichend und übertrieben theuer. Er überredete einige Coach-Masters (Fuhrherren) mit ihren

e) Von diesem verdienstlichen, thätigen Britten schweigen alle englische Lebensbeschreibungen berühmter Männer, seiner wird nur nebenher im Universal Dictionary des Abraham Ree's, B. 28, im Abschnitt: Post, gedacht. Er war der Vater des sich ausgezeichneten Generals Charles Palmer und der Nachkommen eines im 17. Jahrhundert lebenden Predigers Thomas P., der mit der Feder und dem Degen gegen den König kämpfte. John P. ist seit den 50 Jahren fast vergessen, gleich den vielen Tausenden auch in andern Staaten, die für das Wohl ihres Vaterlandes wirkten.

angestellt f). Turgot, der Minister, eben nicht bemittelt, bezog dagegen als Chef des Postwesens weder Gehalt noch Neben-Einkünfte und für seine Erfindung und Ausführung nicht Einen Sol.

In England sind keine Stationen nach abgemessenen Entfernungen wie in Frankreich. Jeder Gastwirth in der Provinz, der ein großes Haus und eine große Wirthschaft besitzt, ist Posthalter, Postmeister und Gastwirth in Einer Person, insofern er sich die Befugniß zur Unterhaltung einer bestimmten Zahl eigenthümlicher Gespanne und Wagen verschafft. Er beherbergt und befördert die Reisenden.

---

§. 3.

Post-Einkünfte und Porto.

Man kann die Fortschritte des Postwesens in England aus dem Ertrage beurtheilen, welcher jährlich dem Parlament angezeigt wird. Die Einnahme betrug nämlich:

---

f) Wer den ruhigen Genuß einer anständigen Pension liebt und erlangen will, ohne eben etwas Verdienstliches in sich zu spüren, der reise nach London und lasse sich unbekannter Weise durch gute Wechsel einigen mächtigen Lords empfehlen. — So wurde — laut der Spenerschen Zeit. 1832, Nr. 141, S. 5 — Exempli gratia, vor vielen Jahren ein Ahnherr des Lords Bathurst, ein sehr betagter, reicher Tuchmacher, mit noch 11 Andern, auf den Vorschlag der Minister Harley und Bolingbroke, zum Pair gemacht. Der Ernannte weigerte sich jedoch, ein Amt zu verwalten und tiefsinnige Reden öffentlich zu halten, theils seines Alters, theils auch des Mangels aller Geisteskräfte und seiner von Jugend an nicht cultivirten Bildung wegen. Doch aber nahm der Würdige, als billige Entschädigung des ihm ganz abgehenden geistigen Zubehörs der Pairschaft, eine Pension von 2000 Pf. (14,000 Thaler) jährlich an, um seiner ihm und dem ganzen England fremdgebliebenen Verdienste willen. Nichts umsonst!

im Jahr	1644	.	3,000	Pf. Sterl.	.	21,000	Thlr. Pr.
= =	1664	.	21,500	= =	.	150,500	= =
= =	1685	.	65,000	= =	.	455,000	= =
= =	1688	.	76,318	= =	.	534,226	= =
= =	1700	.	90,505	= =	.	633,535	= =
= =	1710	.	111,461	= =	.	780,227	= =
= =	1744	.	295,432	= =	.	2,068,024	= =
= =	1764	.	432,048	= =	.	3,024,336	= =
= =	1775	nur	345,321	= =	.	2,417,247	= =
= =	1785	.	463,753	= =	.	3,246,271	= =
= =	1793	.	607,268	= =	.	4,250,876	= =
= =	1801	.	858,000	= =	.	6,006,000	= =
= =	1824	.	1,444,000	= =	.	10,108,000	= =
= =	1826	.	1,496,000	= =	.	10,472,000	= =
= =	1828	.	1,500,000	= =	.	10,500,000	= =

= = 1825 brachten die Posten des ganzen Staats England 2,268,619 Pf. St. sind 15,880,333 Thlr. ein.

Die Edinburgh Encyclopaedia, Vol. IX. pag. 22 gibt die Gesammt-Einnahme von England, Schottland und Irland im Jahr 1813 zu 79 Mill. 448,111 Pf. St. — 556 Mill. 136,777 Thaler — an, gerade in jenem denkwürdigen Jahre, in welchem ganz Europa gegen Napoleon auftrat und am 18. October in der Völkerschlacht bei Leipzig die Macht seines Kaiserreichs stürzte.

Diese hohe Einnahme wird durch die Eigenthümlichkeit und Grundverfassung des englischen Postwesens bewirkt, daß nämlich die General-Postämter der drei Königreiche das Seeporto behalten, und alle Schiffe die Brief-Felleisen umsonst mitnehmen müssen, mithin die Ober-Postbehörden die Ausgabe für den Seetransport der Briefe ersparen. Um aber jene Einnahme gewiß zu haben, müssen alle über Meer gehenden Briefe frankirt werden (s. Paketboote §. 9, b).

Zu diesen Einkünften trägt auch die Ersparung der Tansportkosten zu Lande bei, denn die Privat-Fuhrherren besorgen fast unentgeldlich das Mitnehmen der Post-Brief-Felleisen in ihren Per-

angestellt f). Turgot, der Minister, eben nicht bemittelt, bezog dagegen als Chef des Postwesens weder Gehalt noch Neben-Einkünfte und für seine Erfindung und Ausführung nicht Einen Sol.

In England sind keine Stationen nach abgemessenen Entfernungen wie in Frankreich. Jeder Gastwirth in der Provinz, der ein großes Haus und eine große Wirthschaft besitzt, ist Posthalter, Postmeister und Gastwirth in Einer Person, insofern er sich die Befugniß zur Unterhaltung einer bestimmten Zahl eigenthümlicher Gespanne und Wagen verschafft. Er beherbergt und befördert die Reisenden.

---

§. 3.

Post-Einkünfte und Porto.

Man kann die Fortschritte des Postwesens in England aus dem Ertrage beurtheilen, welcher jährlich dem Parlament angezeigt wird. Die Einnahme betrug nämlich:

---

f) Wer den ruhigen Genuß einer anständigen Pension liebt und erlangen will, ohne eben etwas Verdienstliches in sich zu spüren, der reise nach London und lasse sich unbekannter Weise durch gute Wechsel einigen mächtigen Lords empfehlen. — So wurde — laut der Spenerschen Zeit. 1832, Nr. 141, S. 5 — Exempli gratia, vor vielen Jahren ein Ahnherr des Lords Bathurst, ein sehr betagter, reicher Tuchmacher, mit noch 11 Andern, auf den Vorschlag der Minister Harley und Bolingbroke, zum Pair gemacht. Der Ernannte weigerte sich jedoch, ein Amt zu verwalten und tiefsinnige Reden öffentlich zu halten, theils seines Alters, theils auch des Mangels aller Geisteskräfte und seiner von Jugend an nicht cultivirten Bildung wegen. Doch aber nahm der Würdige, als billige Entschädigung des ihm ganz abgehenden geistigen Zubehörs der Pairschaft, eine Pension von 2000 Pf. (14,000 Thaler) jährlich an, um seiner ihm und dem ganzen England fremdgebliebenen Verdienste willen. Nichts umsonst!

im Jahr	1644	.	3,000	Pf.	Sterl.	.	21,000	Thlr. Pr.
: :	1664	.	21,500	:	:	.	150,500	: :
: :	1685	.	65,000	:	:	.	455,000	: :
: :	1688	.	76,318	:	:	.	534,226	: :
: :	1700	.	90,505	:	:	.	633,535	: :
: :	1710	.	111,461	:	:	.	780,227	: :
: :	1744	.	295,432	:	:	.	2,068,024	: :
: :	1764	.	432,048	:	:	.	3,024,336	: :
: :	1775	nur	345,321	:	:	.	2,417,247	: :
: :	1785	.	463,753	:	:	.	3,246,271	: :
: :	1793	.	607,268	:	:	.	4,250,876	: :
: :	1801	.	858,000	:	:	.	6,006,000	: :
: :	1824	.	1,444,000	:	:	.	10,108,000	: :
: :	1826	.	1,496,000	:	:	.	10,472,000	: :
: :	1828	.	1,500,000	:	:	.	10,500,000	: :

: : 1825 brachten die Posten des ganzen Staats England 2,268,619 Pf. St. sind 15,880,333 Thlr. ein.

Die Edinburgh Encyclopaedia, Vol. IX. pag. 22 gibt die Gesammt-Einnahme von England, Schottland und Irland im Jahr 1813 zu 79 Mill. 448,111 Pf. St. — 556 Mill. 136,777 Thaler — an, gerade in jenem denkwürdigen Jahre, in welchem ganz Europa gegen Napoleon auftrat und am 18. October in der Völkerschlacht bei Leipzig die Macht seines Kaiserreichs stürzte.

Diese hohe Einnahme wird durch die Eigenthümlichkeit und Grundverfassung des englischen Postwesens bewirkt, daß nämlich die General-Postämter der drei Königreiche das Seeporto behalten, und alle Schiffe die Brief-Felleisen umsonst mitnehmen müssen, mithin die Ober-Postbehörden die Ausgabe für den Seetransport der Briefe ersparen. Um aber jene Einnahme gewiß zu haben, müssen alle über Meer gehenden Briefe frankirt werden (s. Paketboote §. 9, b).

Zu diesen Einkünften trägt auch die Ersparung der Tansportkosten zu Lande bei, denn die Privat-Fuhrherren besorgen fast unentgeldlich das Mitnehmen der Post-Brief-Felleisen in ihren Per-

sonenwagen. Ferner ist die Portofreiheit sehr beschränkt, kein Ersatz irgend eines auf der Post verloren gegangenen Gegenstandes wird geleistet und die überaus harten Strafen bei Uebertretungen der Postgesetze sichern die Anstalt gegen Eintrag.

Und nun die übermäßige Höhe des Briefporto und Austarirens. Der Britte findet es ganz angemessen und nicht des Erwähnens werth, für ein Briefpaket soviel Thaler zu geben, als in Deutschland Groschen, Kreuzer und Batzen gezahlt werden. Ein Brief wird nur als einfach gehalten und das Porto einfach genommen, wenn derselbe aus Einem Bogen besteht, wie groß und schwer dieser auch seyn mag; aber jede Einlage steigert das Porto doppelt, denn jedes beiliegende Blättchen, wäre es auch nur einen Daumen lang und breit, wird als ein einfacher Brief gerechnet g).

Zudem ist dies Inselreich, als völlig abgeschlossen, frei von Transit- und andern verwickelten Berechnungen, nur Frankreich allein macht, wegen der durchgehenden Briefe aus und nach Spanien und Italien eine Ausnahme. Die Berechnung und der Ertrag werden auch dadurch erleichtert, daß alle Briefe nach dem Auslande ohne Ausnahme frankirt werden müssen, dagegen kein Absender der im Inlande bleibenden solche frei macht. Franco und Porto werden da berechnet, wo sie erhoben werden, Abrechnungen der Postämter unter einander finden folglich nicht Statt.

---

g) Vor 7 Jahren z. B. brachte ein Paketboot aus dem Mittelmeer ein kleines Briefbund, worin einige Zeitungsblätter aus Missolunghi waren, für welche der Empfänger 77 Pfd. St. — (539 Thaler) — Seeporto zahlen mußte. — In einem Briefe aus Amerika an einen Botaniker in London lagen einige Pflanzenblätter. Man war im Postcomtoir über das Austariren unschlüssig, zuletzt zählte man, den Brief vor das blendend starke Lampenlicht haltend, die Pflanzenblätter einzeln, und so vielmal mußte der Empfänger das einfache Porto, also 20 Thaler für jedes Blatt, zahlen. In Deutschland kaum 1 Gulden für den ganzen Brief.

§. 4.

Postwesen in London.

In London ist das General-Post-Office zugleich das Postamt für die Stadt selbst. In diesem allein sollen, glaubhaften amtlichen Berichten sachkundiger Männer zufolge,

in der Abtheilung für die inländische Correspondenz 200 Beamten (Vorsteher, Secretäre, Sortirer, Schreiber) und 200 Briefbesteller,

in der für die ausländische Corresondenz, 20 Secretäre und Sortirer und 34 Briefbesteller

beschäftiget werden, und 270 Postbegleiter (Conducteurs, Schaffner oder Schirrmeister) angestellt seyn.

Dies Stadt-Postamt besteht auch in zwei besondern Abtheilungen, nämlich die eine für die angekommenen, die andre für die abgehenden Briefe, beide sind sich in Hinsicht der Beschäftigung gleich, nur daß die erstere täglich, den Sonntag ausgenommen, von 6 bis 9 Uhr Vormittags beschäftiget ist, die zweite (für die abgehenden Briefe) aber nach dem Festlande nur zweimal wöchentlich von 5 bis 8 Uhr Abends.

Die Annahme-Expedition wird um 7 Uhr Abends geschlossen; für die später abgegebenen Briefe werden besondre Gebühren — als Besoldungstheil der jüngern Postschreiber — genommen. Um 8 Uhr Abends empfangen die Conducteurs der Mail-coaches die geschlossenen und versiegelten Briefbeutel, welche auf kleinen Kabriolets nach dem Abfahrtsorte jener Brief- und Personenkutschen gefahren werden.

Man zählt bis 30,000 Stück Briefe täglich, und im Durchschnitt ½ Million wöchentlich, welche dies Stadt-Postamt in

London, wo alle Briefe aus den drei Königreichen zusammen kommen, empfängt und ausgibt.

Um die angekommenen Briefe innerhalb der Stadt schneller zu bestellen, werden seit dem August 1829 vom Stadt-Postamt aus die Briefe nach den entlegenen Theilen Londons in 4 Wagen (Post offices accelerators) gefahren. Auf dem röthlich angestrichenen Wagen — 10 Fuß lang — stehen an den Seiten 2 Fuß breite Kasten, in welchen die für die Briefsammlungen bestimmten Briefsäcke liegen, die Briefboten sitzen auf den Kasten. Vor jedem Post-Office wird angehalten, der Postbote nimmt den an dasselbe bestimmten Briefsack aus dem Kasten, und liefert jenen in das Posthaus, der Wagen fährt sogleich weiter von Ort zu Ort bis zur letzten Post-Expedition seines Stadtviertels. Durch dies Hinfahren werden die Briefe um 2 Stunden früher als sonst an die Empfänger bestellt.

Jene ungeheure Briefmasse erregt kein Erstaunen, wenn erwogen wird, daß auf der Themse jährlich mehr als 13,000 Handelsschiffe ein- und auslaufen, und Großbritannien 2 Städte vom ersten Range — London und Dublin, diese mit 15800 Häusern — 7 Städte vom zweiten Range — Manchester, Liverpool, Birmingham, Bristol, Edinburgh, Glasgow und Cork—44 vom dritten Range und über 100 ansehnliche kleine Städte in sich begreift, die nebst den vielen Landsitzen und Flecken sämmtlich mit London im Briefwechsel stehen. Welche Menschenmenge setzt schon Londons Hafen in Bewegung, für welchen der Zoll von der Ein- und Ausfuhr der Waaren auf 66 Millionen Pf. Sterl. (462 Mill. Thaler) Werth berechnet wird.

Ferner waltet nach der letzten Zählung am Schlusse v. J. 1 Mill. 474,069 Einwohner in dieser Weltstadt, eingepreßt auf 3¼ Quadratmeilen, in dieser Stadt ohne Anfang und Ende, denn beide verlieren sich in den angränzenden Städtchen und Dörfern, und darum kann sie wegen ihrer ungeheuern Ausdehnung auf 4½ deutsche Meilen in der Länge und auf 4¼ Meilen in der höch-

sten Breite geschätzt werden h). Von dieser Riesin aller Städte Europens sagte schon Tacitus (Annales lib. XIV. cap. 33) 26 Jahr nach Christo, daß sie wegen der Menge ihrer Kaufleute und des Handels berühmt gewesen sey. — London's Hafen (¼ deutsche Meilen lang) umfaßt allein 2666 Schiffe mit 568,262 Tonnen Last und 41,400 Matrosen bemannt, 3000 Boote zum Ein- und Ausladen, und 3000 Fähren zum Ueberschiffen der Menschen, Wagen und Thiere.

Auch die täglich Morgens, Mittags und Abends erscheinenden Zeitungen werden mit der Briefpost versandt, von jenen 232,000 Exemplare wöchentlich aus London selbst und 250 Stücke, welche noch besonders in London herauskommen i).

---

h). Das Convers. Lex. sagt im B. V. S. 799: Die ganze Stadt (London) ist 7 engl. M. oder 3 Stunden lang, über $\frac{1}{2}$ deutsche Meile breit, hat 4 M. im Umfange, bedeckt über $1\frac{1}{2}$ Quadratmeilen. (Diese Größen sind viel zu gering angegeben.) Richtiger wird sie auf beinahe 8 deutsche M. im Umfange und 4 deutsche M. in der Breite geschätzt. Die Themse ist dort 12—1500 Fuß breit, und bei der Fluth oft 24, in der Ebbezeit nur 12 Fuß tief. Diese Weltstadt, 45 engl. (9 deutsche) Meilen vom Meere entfernt, enthält 800 Straßen, 34 Markt- und 71 freie Plätze (Squares), 149,430 Häuser, nach Andern 150,540 Häuser, 424 Kirchen und Bethäuser, 763 Buchhandlungen, 450 Buchdruckereien, 360 Leihbibliotheken, 1,650 Schulen, 1100 Erziehungs- und 93 religiöse und wissenschaftliche Anstalten, 51 Gerichtshöfe, 12 Polizeihäuser, 10 Gefängnisse und 49 dergleichen für Schuldner, 13 Theater, 150 öffentliche Spielhäuser, 63 Spitäler, 78 Versorgungshäuser, 580 Apotheken rc. rc. (Morgenbl. 1828, Nr. 284. — Blätter der Gegenwart 1828, Nr. 21, S. 4).

i) In London, dem Haupt- und Stapelplatze aller Zeitungen erscheinen täglich 7 Morgen- und 5 Abendzeitungen, einige 2, auch 5mal wöchentlich, auch Sonntags. Die Zeitung: die Times, lieferte als Kunstproduct, die Emancipations-Geschichte auf einem einzigen Bogen, 5 Fuß lang und 4 Fuß breit gedruckt. Der Atlas — die bekannte englische Riesenzeitung — enthielt neulich die 3 Reformbills mit einer Geschichte derselben auf einer doppelten Nummer, welche fast 40 Quadratfuß groß war. —

Wo ist wohl ein von 11 Millionen Menschen bewohntes Land, das einen solchen Briefwechsel führt und neben dem Weltplatz London noch Handelsstädte wie Liverpool, Manchester, Birmingham rc. rc. aufstellt? Jene Menschenmasse, das Fabrikwesen, die Londoner Bank — dieser reichste Geldschatz unsrer Erde und Centralpunkt des Credits — und der Handel nach allen Gegenden hin, sind es, welche die Unzahl Briefe und die ungeheure Post-Einnahme erzeugen.

Nach dem Abstract etc. etc. ordered by the house of Commons etc. etc. (Auszug des statistischen Berichts, dem Unterhause überreicht) enthält England mit Wales 57960 engl. (11592 deutsche) Meilen und 11 Mill. 978,875 Einwohner. — Nach Raffelsperger 5596 deutsche — nach Stein 5595, und nach Hassel in seinem statistischen Werke 5544 Meilen, nämlich Alt-England zu 2768, Schottland zu 1461, und Irland zu 1315 deutschen Quadrat-Meilen gerechnet.

In Großbritannien werden 344 Zeitungen und 139 periodische Schriften herausgegeben, manche der letztern von großem literarischen Werthe. Beinahe in jeder Grafschaft und Commune, sogar auf den Inseln Man, Jersey und Guernsey kommen eigene Zeitungen heraus. — Die Einnahme der Gazette, welche die officiellen Bekanntmachungen, die von Bankerutten u. s. w. enthält, betrug im Jahre 1831 netto 15,083 Pf. 19 Sch. 8 P. (105,587 Thlr. 26 Sgr. 6 Pf.), die Kosten für Druck, Papier, Arbeitslohn rc. rc. 7276 Pf. 7 Sch. 6 P. (50,934 Th. 18 Gr. 9 Pf.) der Ueberschuß 7807 Pf. 12 Sch. 2 P. (54,653 Th. 7 Gr. 9 Pf). Diesen Ertrag beziehen die beiden Staats-Secretäre, jeder zur Hälfte als Gehaltstheil. — England rühmt sich, wie immer und überall, auch die ersten Zeitungen geliefert zu haben, jedoch mit Unrecht, denn die erste europäische erschien im 16. Jahrhundert, 1563 in Venedig, man nannte sie Gazeta, weil man für das Lesen dieser nur geschriebenen Blätter — mit den Nachrichten vom Kriege zwischen Venedig und Solimann II, auch über den Handel — eine gazeta (kleine Münze) zahlte. Im April 1631 unter Ludwig XIII. erschien die erste Zeitung des Arztes Renaudot, aus Frankreich kam erst die Mode nach England.

§. 5.

Die Penny-Post,

eine der wichtigsten Anstalten in London, ward 1680 vom Kaufmann Dokwra erfunden und auf seine Kosten eingerichtet. Aber, als der Mann nach allen überwundenen Hindernissen, Hemmungen und einem beträchtlichen Kostenaufwande, auch den Nutzen von seiner Anlage — den Ertrag — beziehen wollte, erklärte König Karl II. die ganze Einrichtung für ein Regale und Zubehör des Staats-Postwesens, entzog dem Dokwra die Anstalt und deren Einkünfte, und überließ beide seinem Bruder, dem General-Postmeister von England, Herzog Jacob von York, nachmals König Jacob II.

Diese Post besorgte bis 1784 für 1 Penny (10¼ Pfennige preuß.), seit dem 27. Julius 1784, laut Parlaments-Acte von dem dato — auf den Vorschlag der beiden General-Postmeister, Lords Bentink und Fowley — aber für 2 Penny (1 Gr. 9 Pf.), daher der heutige Name Twopenny-Post, Briefe, Geldsummen bis 60 Thaler und Handpäckchen bis 1 Pfund schwer, in der Stadt und deren Umgegend, bis 10 engl. (2 deutsche) Meilen entfernt und in Oertern, wohin die Staats-Posten nicht kommen. Von dem Ende des Stadt-Straßenpflasters ab, werden nach der Entlegenheit, 3 auch 4 Penny Porto genommen.

Ein Haupt-Postamt — in welchem 50 Secretäre und Sortirer beschäftiget sind — mit mehrern in den Stadtvierteln vorhandenen Neben-Postämtern (Sorting Houses, Sortirhäuser, d. h. Briefsammlungen), übernehmen das Bestellen durch 360 Stadt- und Land-Briefträger, welche täglich alle Stunden pünktlich in den Postcomtoiren, Kaffeehäusern und Weinschenken (Taverns) die gesammelten Briefe, Geld- und Handpäckchen abholen und hienächst bestellen, Sonntag ausgenommen, an welchem die Geschäfte aller ehrlichen Leute ruhen sollen.

Man nimmt die jährliche Einnahme auf etwa 40,000 Pf. St. (280,000 Thaler an, die um Weihnachten und Neujahr am bedeutendsten ausfällt.

---

§. 6.

Die Continental-Post,

ist ein Meisterstück, das für sich besteht und nicht dem General-Postmeister von England untergeordnet ist.

Alle Briefe, welche vom Continent nach Dover kommen, müssen — um sich auszuruhen — volle 24 Stunden verweilen und bringen — wegen Ermüdung und Unwohlseyns auf der 6stündigen Seefahrt von Calais — auf dem Wege von Dover nach London, 70 engl. (14 deutsche) Meilen k) volle 35 Stunden zu. Kommt nämlich das Paketboot aus Calais, wegen widrigen Windes nur 10 Minuten nach 8 Uhr Abends in Dover an, so bleiben die Briefe bis zum folgenden Abend 8 Uhr liegen, wo der Briefwagen nach London erst wieder abfährt. Denn das volle Dutzend Post-Secretäre und Schreiber macht Schlag 8 Uhr Feierabend, weil sie für die täglich 3stündigen Amtsgeschäfte so schlecht besoldet sind, daß sie von dem Gehalt kaum eine Wassersuppe bezahlen können. Aber die guten Leute halten sich an die Sporteln, weil sie die Befugniß haben, die eingegangenen Spätbriefe an die Lords, Bankiers, Zeitungsschreiber, und wer mit Staatspapieren und Wechseln sich abgibt, durch außerordentliche Gelegenheit, d. h. auf ihre Faust, durch eigene reitende Boten abzusenden und das Boten- oder Couriergeld sich zuzueignen, was oft in einer Nacht solchem armen Teu-

---

k) Die englische Meile wird amtlich zu 1760 Yards, oder 427 rheinl. Ruthen gerechnet, mithin $4\frac{2}{3}$ engl. Meilen auf 1 Preussische. Hier sind überall 5 engl. M. auf eine Preussische oder geographische, angenommen worden.

fel 50 bis 150 Pfd. St. (350 bis 1050 Thaler) einbringt, denn jeder Brief wird berechnet, als wenn er besonders d. h. einzeln, mit einem eigenen Briefboten abgeschickt worden wäre. Die andern Privatbriefe aber bleiben natürlich bis zur Briefpost am folgenden Abend ruhen, weil die Empfänger oder Adressaten schwerlich 1 und 1½ Pfund (7 und 10½ Thaler) für jeden so übersandten Brief bezahlen würden. (Wörtlich aus dem Morning Journal d. J.)

---

§. 7.

Brief=Beförderung durch die Mail-coach.

Vor Palmers Zeiten (s. §. 2, S. 128) geschah das Fortbringen der Brief=Felleisen auf leichten Korbwagen, gegenwärtig geschieht es durch die seit 1784 eingeführten

Mail-coach (sprich: Mählkotsch, Malles-postes), Brief=Felleisen=Kutschen, statt der reitenden Post nach den Städten Bath, Plymouth, Falmouth, Portsmouth, Brighton, Dover, Norwich, Southampton, Worcester, Birmingham, Boston, Manchester, Hastings, Chester, Holyhead, Gloucester, Leeds, Harwich, Glasgow, Liverpool, Bristol, Yarmouth und über York nach Iverneß ꝛc. ꝛc.

Diese Wagen, auf Federn ruhend, sind zierlich, fein lakirt und kolossal. Auf beiden Seiten stehen in ungeheuern großen Buchstaben die Nummer, der Name der Eigenthümer oder des Besitzers (wie bei den Schiffen), auch die Oerter, wohin die Kutsche fährt. Jede ist vierspännig, im Innern zu 4 Personen eingerichtet, vorn mit einem bedeckten Sitz (Kabriolet) für den Postillon und zugleich den Behälter für die Briefbunde und Briefpacke, welche unterweges in den Zwischenorten abgegeben oder aufgenommen werden.

Nur ein Theil der Ladung liegt im Hinterverdeck, alles schwere Reisegepäck aber und die Hauptfracht — oft 20 Zentner wiegend — sind oben auf dem Wagen aufgethürmt. Daher ist das Schaukeln desselben schrecklich, besonders beim Hinabfahren von einem Berge.

Im Innern (in side) der Mail-Coach sitzt oft nicht Ein Reisender, dagegen sitzen oben auf dem Kutschen-Deckel im Freien (on the out side) — zuweilen 2 Klafter über dem Erdboden — 10 auch 14 Personen, an den Seiten wenig geschützt. In der Regel stürzt die Hälfte solcher Reisenden, wenn sie beim Schaukeln der Kutsche das Gleichgewicht verlieren, auch wohl durch die Schnelligkeit beim Fahren vom Schwindel befallen werden, oder durch das Umwerfen des Wagens, todt hinab, oder bricht Arme und Beine, oder ist zu Krüppeln geschlagen. Der Wagen fährt weiter, ohne von diesem gewöhnlichen Unfall Notiz zu nehmen, weil Jeder selbst für sein Fortkommen sorgen muß. Das alles geht den Postillon und Begleiter nichts an.

Der Kutscher als Postillon — im modernen Frack gekleidet, mit einem feinen Kastorhut, einer schönen weißen Cravatte, brillirenden Busennadel, Gillet im neuesten Geschmack, einem Mantel mit ½ Dutzend Kragen im Regenwetter, und Kamaschen von feinem Tuch — dieser Herrscher sitzt auf dem hohen Bock, läßt die freilich kräftigen Pferde bergan und bergab im Galopp, oder doch im gestreckten Trotte, ja bergunter sogar im Carrière 4 auch 6 Stundenweges (oft 2 deutsche Meilen in 1 Stunde) laufen, daß die Thiere nach einer so gewaltigen Anstrengung oft todt hinstürzen.

Die Postdirection gibt jeder Mail-Coach einen bewaffneten Begleiter mit, um die Anfragen der vielen zudringlichen Straßenräuber zu beantworten und deren Anfechtungen zu beseitigen. Ein solcher Ehrenmann — in einer ziegelrothen goldverbrämten Livree, nach der Form aus den Zeiten der Königin Elisabeth — sitzt rückwärts im Hinterverdeck des Wagens, bläst bei dem Einfahren in ein Dorf oder auf die Station in eine Art langer

Kuhhörner so melodisch weittönend, daß alle Hunde heulen, und wirft vor der Thüre des Posthauses, während der Umspannung, die im Ort verbleibenden Pakete auf die Straße, die empfangenen dagegen durcheinander in eine an den Wagen angebrachte Kiste. In 2 Minuten ist alles abgemacht; fort rasselt der Wagen. (Tagebuch eines Reisenden im Archiv der Postwissenschaft, 1830. No. 3.)

Der Wagen=Eigenthümer, nicht die Postdirection, haftet für jeden Verlust, der allerdings, nach englischer Rechtspflege, frühestens nach 4 Jahren und mit 40 Pfd. St. (240 Thaler) Kosten erst festgestellt wird.

An Personengeld werden 2 Pences (1 Sgr. 6 Pf.) für die englische Meile entrichtet.

Täglich gehen 22 dieser Personen=Briefpostwagen von London auf den Hauptstraßen und 45 auf den Nebenrouten ab.

Mit reißender Geschwindigkeit rollen diese Wagen dahin, wenigstens 1¾ bis 2 deutsche Meilen in einer Stunde, 1 englische Meile in kaum 6 Minuten, 60 engl. Meilen oft in weniger als 6 Stunden, allen Aufenthalt unterweges mitgerechnet, ohne daß die Postillone sonderlich besorgt sind, ob der Wagen umstürze und die Reisenden Arm und Bein brechen oder sonst verletzt werden. Dies Dahinfliegen muß geschehen, wenn die Wagenführer Versäumnißstrafen vermeiden wollen, und um die Briefpacke zur festgesetzten Zeit im Bestimmungsort abzuliefern. Deßhalb kann man auch die Ankunft einer Post auf die Minute berechnen. Denn auf den Stationen (Pferdewechseln) dauert der Aufenthalt kaum 8 Minuten, weil das fortgehende Gespann schon angeschirrt bereit stehen und auf den Schall des Horns sogleich vorgespannt werden muß.

Die wirklichen oder eigentlich

reitenden Posten

sind nur noch in den entfernten Provinzen und auf den Seitenstraßen im Gebrauch.

§. 8.

Reisen und Versenden zu Lande.

Das Fuhrwesen kam in den Regierungsjahren der Königin Elisabeth (1558—1603) in Aufnahme; es sollen nämlich im Jahr 1580 die Kutschen aus Frankreich in England eingeführt worden seyn, die erste besaß Heinrich Graf von Arundel. Im J. 1601, vor dem Tode der Königin, verbot eine Parlaments-Acte den Männern, in Kutschen zu fahren, weil es weibisch sey, vier Jahr nachher, 1605, waren sie dennoch in London allgemein im Gebrauch. Im J. 1625 wurden Lohnwagen eingeführt, zehn Jahr nachher verboten, 1637 wieder Hackney-coach (Miethswagen, Fiakres) erlaubt, und 133 Jahr nachher, 1770, waren schon 1000 vorhanden. Die Inhaber bezahlten im J. 1778, wo es 23,000 dergleichen Fuhrwerke gab, 117,000 Pf. St. (819,000 Thlr.) und im J. 1785 — 154,908 Pf. St. (1,084,356 Thlr.) Abgabe, in Schottland nur 9000 Pf. St. (63,000 Thlr.).

Man rechnet jetzt in England 26,800 öffentliche Fuhrwerke mit vier Rädern — 45,856 mit zwei Rädern — 1000 Fiacres und 400 Sänften, die von Montbrun, einem Bastard des Herzogs von Bellegarde, sollen eingeführt worden seyn. Auf der Themse fahren täglich über 1000 Boote auf und ab, als eben soviel Reise-Gelegenheiten, wohin man will.

Das General-Post-Office befaßt sich nicht mit dem Befördern der Reisenden und Pakete, sondern überläßt solches den vielen Fuhr- und Schiffs-Gelegenheiten. Denn diese würden, gerade ihrer Menge wegen, dem Postwesen möglich Abbruch thun und nicht zu beaufsichtigen seyn, auch würden die Aufpasser mehr kosten, als sie einbrächten. Die Sache selbst paßt auch nicht für England, denn für das Reisen und Paketsenden ist hinreichend gesorgt.

Auch besteht keine Königliche Anstalt zum Fortbringen der Extrapost-Reisenden, weil Privat-Fuhrherren und Gastwirthe dies besorgen und das Pferdewechseln überall frei gegeben ist.

Couriersendungen und Courierpferde sind nicht gebräuchlich, die bestimmten Staatsboten vertreten in wichtigen Angelegenheiten die Stelle der erstern. Wer äußerst schnell reisen will, nimmt eine Postchaise mit 4 Pferden und gibt dem Postillon ein mehr als gutes Trinkgeld. Auch die Royal-mails sind im Grunde nur eine Privat-Unternehmung, die wegen der Briefbeförderung im Contract steht. Der Name thut in England nichts zur Sache.

Zum Hauptrange der Personenwagen gehören die

a) Stage-coachs, Diligencen

der Coach-Masters (Kutschenmeister, Fuhrherren). Jene sind Kutschen, welche auf ihren Stationen (Stages, daher der Name) frische Pferde nehmen, und nur zu Reisen — nicht zu Fahrten innerhalb der Stadt, welche die Fiakres, Hackney-coachs, ausschließlich besorgen — gebraucht werden dürfen.

Die Wagen sind breiter und größer, als die Mail-coachs, oft mit 15 und 20 Personen besetzt, im Innern 6 Sitzplätze in zwei Reihen, eben soviel mit Sitzbänken auf dem Verdeck, dem Bock und Magazin. Für Mantelsäcke und Pakete sind Behälter unter dem Kutscherbocke und Körbe auf dem Hintergestelle. Das Fahren geschieht zwar nicht so im Fluge, aber 8 engl. (1½ deutsche) Meilen werden sehr oft in Einer Stunde zurückgelegt.

Die Wagen sind nach der Anzahl der Reisenden mit 4 und 6 Pferden bespannt und gehen täglich zur festgesetzten Stunde von bestimmten Wirthshäusern (Ins) nach allen Richtungen und den vornehmsten Städten im Reiche ab. Im Jahr 1793 ging die erste Diligence aus London nach Edinburgh, 125 deutsche Meilen, jetzt fahren 15 derselben wöchentlich hin und her in 60 Stunden.

Die Reisenden, welche sich zuerst melden, erhalten die Plätze im Wagen. Das Personengeld beträgt nach Raffelspergers Posthandbuch, 2 Pences (1 Gr. 8 Pf.) für die englische Meile, also ungefähr 8 Groschen für die deutsche Meile,

§. 8.

Reisen und Versenden zu Lande.

Das Fuhrwesen kam in den Regierungsjahren der Königin Elisabeth (1558—1603) in Aufnahme; es sollen nämlich im Jahr 1580 die Kutschen aus Frankreich in England eingeführt worden seyn, die erste besaß Heinrich Graf von Arundel. Im J. 1601, vor dem Tode der Königin, verbot eine Parlaments-Acte den Männern, in Kutschen zu fahren, weil es weibisch sey, vier Jahr nachher, 1605, waren sie dennoch in London allgemein im Gebrauch. Im J. 1625 wurden Lohnwagen eingeführt, zehn Jahr nachher verboten, 1637 wieder Hackney-coach (Miethswagen, Fiakres) erlaubt, und 133 Jahr nachher, 1770, waren schon 1000 vorhanden. Die Inhaber bezahlten im J. 1778, wo es 23,000 dergleichen Fuhrwerke gab, 117,000 Pf. St. (819,000 Thlr.) und im J. 1785 — 154,908 Pf. St. (1,084,356 Thlr.) Abgabe, in Schottland nur 9000 Pf. St. (63,000 Thlr.).

Man rechnet jetzt in England 26,800 öffentliche Fuhrwerke mit vier Rädern — 45,856 mit zwei Rädern — 1000 Fiacres und 400 Sänften, die von Montbrun, einem Bastard des Herzogs von Bellegarde, sollen eingeführt worden seyn. Auf der Themse fahren täglich über 1000 Boote auf und ab, als eben soviel Reise-Gelegenheiten, wohin man will.

Das General-Post-Office befaßt sich nicht mit dem Befördern der Reisenden und Pakete, sondern überläßt solches den vielen Fuhr- und Schiffs-Gelegenheiten. Denn diese würden, gerade ihrer Menge wegen, dem Postwesen möglich Abbruch thun und nicht zu beaufsichtigen seyn, auch würden die Aufpasser mehr kosten, als sie einbrächten. Die Sache selbst paßt auch nicht für England, denn für das Reisen und Paketsenden ist hinreichend gesorgt.

Auch besteht keine Königliche Anstalt zum Fortbringen der Extrapost-Reisenden, weil Privat-Fuhrherren und Gastwirthe dies besorgen und das Pferdewechseln überall frei gegeben ist.

und jede englische Meile 9 Pences ($7\frac{1}{2}$ Groschen preuß.) und 3 Pences ($2\frac{1}{4}$ Gr.) Postillon-Trinkgeld gezahlt. Außerdem muß der Reisende noch die Wegegelder entrichten, fast alle $\frac{1}{2}$ Meilen ist ein Zollhaus. Der Postillon ist verpflichtet, gegen eine besondre Vergütung mehrere Stunden zu warten.

Die vierspännigen Extrapost-Wagen mit 4 Sitzplätzen, Coach and Four sind für Personen hohen Standes. Fährt ein solcher Wagen bei einem Gasthofe vor, so springen alle Kellner und Aufwärter des Hauses hinzu, um aus dem Wagen zu helfen, abzupacken rc. rc., versteht sich gegen mehr als honnette Trinkgelder, denn auch der, welcher das Aussteigen und das Gepäck nur angesehen hat und seine Glossen machte, begehrt für diese Mühen baaren Dank. In England wird nichts umsonst gethan l).

---

l) Diese Habsucht nimmt freilich Wunder, aber die Engländer selbst, z. B. im New Monthley Magazine, ausführlicher in Babylon the Great (die Große) erklären dies Räthsel. Beide zusammengestellt, sagen laut und freimüthig:

„In London ist Diebstahl eine Universal-Sünde. Zusammenraffen!! „das ist der Codex, das einzige Dichten und Trachten des Engländers, „der Haupttext in den Unterhaltungen. In London geboren, oder „dort lebend, bemächtigt sich seiner die Habgier, begabt mit einem „kalten, alles auf Zahlen und Geld reducirenden Geiste. Vornehm „oder niedrig ist einerlei. Dieselbe Sucht, Geld zu haben und zu ge„winnen, die in allen Klassen Englands — die hohen Geistlichen ein„geschlossen — gefunden wird, führt eben zum Stehlen, Straßenraub, „zur Verworfenheit, zu neuen Lastern und gräulichen Verbrechen aller „Art."

„London ist das Paradies der Gauner, Diebe, Spitzbuben und „Räuber, und muß es seyn, denn die Armuth von mehr als „70,000 Menschen in der Hauptstadt, die am Morgen nicht wissen, „wovon sie den Tag über leben werden, zwingt sie zu allem Bösen, „das nur in der Erwerblosigkeit gegründet ist, welche eben die Ver„worfenheit der Volkshefe erzeugt. Ein großer Theil der Unglücklichen, „welche die sogenannten Diebeshöhlen bewohnen, gehören der arbeitenden „niedern Klasse der Handwerker, den Handlangern, Eckstehern und

Jeder Reisende muß sich im Fremden-Amt, Alien-Office, melden. Das Durchstöbern und Betrachten des Gepäcks sind streng und lange dauernd und geschieht, nach Landes Brauch und Sitte, mit äußerst großer Höflichkeit. Eben so erhöhen das unaufhörliche Fragen nach den Pässen und das ganz unverhehlte stete Mißtrauen die Langmuth und Freuden des reisenden Fremden. Man lernt wider Willen sich selbst beherrschen und manchen Unmuth, sogar die Verzweiflung, bekämpfen.

Auch

c) Eilwagen

sind in Menge vorhanden. So fahren z. B. 48 dergleichen vom Städtchen Paddington, wo viele Banquiers ihre Landhäuser haben, täglich nach der Londner Bank, und jeder fährt viermal des Tages. Man bezahlt für die engl. Meile 3 Pences (2½ Sgr.)

„Bettlern an. Jene sind nur einen Theil des Jahrs beschäftiget, den „übrigen Theil ohne Arbeit, ohne Hilfe; entweder müssen sie ver„hungern, oder stehlen. Tritt die Zeit der Arbeit wieder ein, so „müssen sie durch die nichtswürdige Knauserei der Bau-Unternehmer, „Fabrikherren und wer sie bedungen hat, sich mit einem so erbärm„lichen Lohn begnügen, daß kaum die gröbsten Lebensmittel davon ge„kauft werden können.“

„Auch die Commis, Diener und Mägde, an Lug und Trug ge„wöhnt, sind Brouillons von Dieben, das liegt im Character einer „hauptsächlich Handel treibenden, nur stets nach Plusmacherei und Ge„winn gierigen Nation.“ (s. Galignani's Messenger und die Liter. Blätter der Börsenhalle, 1829, Nr. 439).

Aber auch beim heiligen Clerus ist, wie vorgesagt, die Geldgier in gleichem Glanz, Gebrauch und Ansehen. Hat doch ein Geistlicher für seine Anstellung im Predigtamte, das ihm jährlich 100 Pf. (etwa 700 Thlr.) einbringen soll, dem Bischof — der eine jährliche Einnahme von 30,000 Pf. (210,000 Thlr.) hat — 9½ Pf. (70 Thlr.) und dem Erz-Diakonus 5 Pf. (35 Thlr.) Sporteln, ohne die Stempel- und Amtsgebühren an die Kirche, den Küster, Organist, Kantor, Balgentreter, Glöckner 2c 2c. bezahlen müssen. Man lebt davon und darum nichts umsonst.

beträgt für die 10 engl. (2 deutsche) Meilen, 25 Sgr. Diese Eilwagen entrichten dem Staate an Wegegeld jährlich 8760 Pf. Sterl. (61,320 Thlr.) Da diese 10 Meilen in Einer Stunde gefahren werden, so kann dasselbe Gespann nur einmal des Tages laufen und die 48 Wagen, von welchen jeder täglich viermal fährt, brauchen dazu 192 Pferde. Wenn diese Kutschen jedesmal voll sind, also stets 5576 Personen fahren, so beträgt die Summe, welche die Kutscher gewinnen, in jedem Tage 300 Guineen (jetzt Soverains) oder 2100 Thaler.

d) Paketwagen, Vans.

Von London fahren täglich — nur Sonntags nicht — gewöhnlich Abends, besondre Paketwagen, Vans, auf den Hauptrouten ab. Sie sind auf den Achsen ruhende große Wagen, die so hoch befrachtet werden, daß der hinten in der Schoßkelle sitzende Conducteur nur von der Seite um den Wagen herum sehen kann. Der Mann gibt nach Umständen sein Wachseyn durch ein gräuliches Tuten auf einem Horn zu erkennen. Die Fahrt kann, wegen der so hoch belasteten Arche, nur sehr langsam geschehen.

In gleichem Range stehen

die Waggen (Wägken).

Sie sind ungeheuer große Rüstwagen, mit 8 auch 10 Pferden bespannt, nur zum Fortbringen der Unbegüterten aus der ganz niedern Volksklasse, und der Frachtstücke. Der Fuhrmann schreitet gemächlich nebenher und vertieft in Gedanken an Grogh und Rum, fährt nur in höchst dringenden Fällen aus dem Wege und belebt in langen Intervallen das bedächtig ziehende Gespann durch freundliche Flüche und ermunternden Peitschenknall.

e) Dampfwagen und Eisenbahnen.

Die Dampfwagen sind keine Erfindung der Engländer, sondern die eines Franzosen, des Mechanikers Jean Pierre

Cugnot in Paris. Er zeigte im Jahr 1763 öffentlich einen Dampfwagen mit öftern Versuchen und sehr vielem Beifall, aber der Gebrauch unterblieb wegen der damit verbundenen Lebensgefahr. Nach 3 Jahren erwähnte der Leeds Mercury vom 11. April 1769 einer Maschine, auf welche sich John Moore ein Patent ertheilen ließ, und durch welche Wagen aller Art ohne Pferde fortbewegt werden sollten. Von der Anwendung und Nachahmung ist weiter nicht die Rede. Erst 23 Jahr nach Cugnot, Anfangs Julius 1786, zeigten die beiden Schotten und Brüder, Georg und William Symington in Wanlockhead (Grafschaft Dumfries) einen vierrädrigen Dampfwagen, der 16 Zentner Last führte und in 1 Stunde 10 engl. (2 deutsche) Meilen zurücklegte, der Wagenlenker besorgte das Heizen. Auch dieser Versuch wurde nicht weiter benutzt (Berlin. Zeit. 1786, Nr. 91, S. 4). — Gegenwärtig gehen seit dem 1. Junius 1830 Gurneysche Dampfwagen von London nach den Umgegenden. Vier dergleichen auf 6 Rädern und mit 23 Sitzplätzen für Reisende, fahren schon zwischen Edinburgh und Glasgow.

Sind die Dampfwagen noch vermehrt worden, so kommen künftig die Posten von London nach Manchester 179 engl. (35⅘ deutsche) M. in 12 Stunden — nach Liverpool und Leeds 195 engl. (39 deutsche) M. in 16 Stunden — nach Edinburgh 381 engl. (76⅕ deutsche) M. in 24 Stunden — und in Glasgow 402 engl. (80⅖ deutsche) M. innerhalb 27 Stunden an.

Noch mehr wird die Zeit abgekürzt werden, wenn Kettenbrücken erbauet worden sind, z. B. da, wo jetzt Fähren überschiffen.

Fast in ganz Alt-England versucht man Eisenbahnen anzulegen. Die ersten und schon benutzten sind die in Nord-England in der Grafschaft Durham, zwischen Darlington und Stockton, 10 engl. (etwa 2 deutsche) Meilen lang, die in Einer Stunde zurückgelegt werden, man wird sie bis Manchester verlängern. Die zweite Eisenbahn geht von Manchester bis Liverpool 31 engl. (6¼ deutsche) M., sie kostet 650,000 Pf. St.

(4 Mill. 550,000 Thaler), oder für die engl. (¼ deutsche) Meile 140,000 Thaler. Die Reise wird in 1¼, vielleicht in 1 Stunde mit Dampfwagen vollendet. Jene Stocktonsche Bahn ist schon im J. 1829 von 40,000 Wagen befahren worden. James Anderson hat sich verbindlich gemacht, mit seinem Dampfwagen die Brief-Felleisen zwischen Dublin und Limmerick mitnehmen und 12 engl. (2⅖ deutsche) Meilen in 1 Stunde zurücklegen zu wollen. Im Herbst dieses Jahres ist der Plan vorgelegt worden, eine Eisenbahn zwischen London und Greenwich zu errichten, die Bahn soll auf einer Bogenbrücke von 4 engl. (⅘ deutsche) Meilen ruhen.

Die bisherigen Erfahrungen belehren jedoch fast überzeugend, daß die Kosten der Anlegung und Unterhaltung der Eisenbahnen — bei einer Schnelligkeit von 10 bis 20 engl. (2 bis 4 deutschen) Meilen in Einer Stunde und die Auslage für die Erbauung und Ausbesserung der Wagen die Einnahme beinahe übersteigen. Denn die Wagen werden der starken Reibung wegen, alle Augenblick schadhaft, und deren Reparatur beträgt wenigstens 3600 Pf. St. (21,600 Thaler). Diese Kosten sind in der letzten Zeit so bedeutend gewesen, daß die Eisenbahn-Compagnie, seitdem sie Waaren-Transporte übernahm, regelmäßig einbüßte und beim Befördern der Reisenden sehr wenig gewann, obgleich diese Personenfahrten beinahe das ganze Geschäft der Post und Fuhrherren oder Lohnkutschen an sich gerissen haben (Spener. Zeit. 1832, Nr. 198, S. 4 unten).

---

§. 9.

Reisen und Versenden zu Schiffe.

a) Die Dampfschiffe

sind bestimmt, Personen, Briefe, Pakete und Güter aller Art zu befördern; sie gehen größtentheils nur im Sommer vom

1. April bis zum letzten October, einige früher, andre später anfangend und aufhörend, wenige fahren auch im Winter. Widrige Winde, wenn sie nicht sturmartig sind, Gegenströmungen und Windstille hemmen nicht den Lauf dieser Fahrzeuge, die Fahrt geschieht mit Sicherheit und Gewißheit und so schnell, daß eine Reise oft in 18—20 Stunden vollendet wird, zu welcher mit Segelschiffen 3—6 Tage gebraucht wurden m).

James Taylor kam zuerst auf den Gedanken, die Kraft der Dämpfe auf die Schifffahrt anzuwenden, wie 25 Jahr zuvor Cugnot in Paris und 2 Jahr vorher die Brüder Syminaton in Schottland auf Fuhrwerke sie versucht hatten. Taylor machte im J. 1788 den ersten Versuch mit einem Dampfboot auf dem See Dalswinter. Nach ihm zeigte Clarke zu Leith in Schottland ein ähnliches Dampfboot. Man schritt fort im Vervollkommnen und Vermehren, und gegenwärtig fahren fast aus jedem Hafen Englands Dampfschiffe auf allen Meeren und überall hin, wo der Handelsgeist und die Uebermacht Großbritanniens sich angesiedelt und feste Besitzungen errungen haben.

Die wichtigsten Fahrten geschehen

von Brigthon nach Boulogne und Dieppe in 8—10 Stunden,
 " Bristol nach Dublin in 24 St. — nach London in 2 Tagen,
 " Dover nach Boulogne und Calais in 3—6 St. — nach Ostende in 10 St.
 " Dublin nach Bordeaux in 70 St. — Bristol und Liverpool in 24 St. — Holyhead in 6½ St. — London in 3 Tagen.

m) das größte in England erbauete Dampfschiff, der Soho (Hört!), führt 350 Tonnen, jede zu 2000 Pfund, 100 Pfund auf einen Zentner, der Messenger (vorher Georg IV. genannt) soll 1000 Tonnen — 2 Millionen Pfund — Last tragen. Nord-Amerika's allergrößtes ist zu 500 Tonnen. Gegenwärtig (im Februar d. J.) fahren auf dem Ohio und Mississippi 323 Dampfschiffe.

von Edinburgh nach London in 3—5 Tagen.

- Falmouth nach Cadix in 6—8 Tagen — Calcutta (31,000 engl. 6642 deutsche M.) in 114 T. — Corfu (2240 engl. 480 deutsche M.) in 16 T. — Corunna in 4 T. — Gibraltar in 5—7 T. — Madras in 70 T. Malta in 13 T.
- Glasgow auf dem Fluß Clyde, auf den Seen Loch Lomond und Loch Neß und 16 Boote nach Grenock.
- Harwich nach Gothenburg in 4—5 T.
- Holyhead nach Dublin 6½ St.
- Hull nach Hamburg in 3—4 T.
- Liverpool nach London, nach Savannah (in Georgien, Amerika) in 24 T.
- London nach Amsterdam in 24—36 St. — Antwerpen in 24—28 St. — Boulogne in 12 St. — Bristol in 2 T. — Calais, täglich, nur Sonntag nicht, in 8—12 St. Christiansand in 3 T. — Corunna in 5 T. — Dublin in 3 T. — Dünkirchen in 8—12 St. — Edinburgh (Leith) in 3—5 T. — Galway — Gibraltar in 9 T. — Gravesand (der erste Hafen vor London, 22 engl. 2½ deutsche M. entfernt) in 2 St. — Hamburg in 50—60 St. — Havre in 20 St. — Kadix in 9 T. — Kopenhagen in 4 T. — Kronstadt in 8 T. — Limerik — Lissabon in 7 T. — Liverpool — Margate in 4—5 St. — Ostende in 16—24 St. — Paris in 3—4 T. — Petersburg in 9 T. — Portsmouth — Ramsgate in 5—6 St. — Rio de Janeiro in 45—55 T. — Rotterdam in 24—30 St. — Sevilla in 9 T. — von Rotterdam weiter auf dem Rhein bis Düsseldorf in 20—30 St., Cöln in 5 St., Bonn in 4 St., Coblenz in 10 St., Bingen in 10 St., Maynz in 4 St., Mannheim in 12 St., Straßburg in 34 St. — von London bis Straßburg überhaupt in 5 Tagen, zurück stromabwärts in 4 Tagen.

von Newhaven nach Dieppe in 8—10 Stunden.
„ Plymouth nach Bilbao in 3—4 T. — Vigo in Spanien in 4 T.
„ Portsmouth nach Bilbao in 3—4 T. — Corunna in 4½ T. — Havre in 20—30 St. — Lissabon in 7 T. —
„ Ramsgate nach Boulogne und Calais in 8 St.
„ Valentia im südwestlichen Irland, der Haupt-Niederlage der Waaren fast aus allen Städten Englands — gehen Dampfschiffe mit diesen Waaren nach Halifax, Jamaika, Madeira und New-York in 14—20 Tagen.

Nach der Angabe der Times und des Galignani ꝛc. betrug im Jahre 1829 die Gesammtzahl der Königlichen und Privat-Dampfschiffe 510. Nur Nord-Amerika allein, keine andre Seemacht kann und wird bald diese Anzahl erreichen, denn in eben dem Jahre 1829 waren dort schon 342 im Dienst.

b) Paketboote

werden die kleinen bewaffneten Schnellsegler genannt, welche stets aus bestimmten Seehäfen an festgesetzten Tagen und Stunden — insofern Wind und Wetter nicht das Auslaufen und die Fahrt verhindern — nach bestimmten Ländern und Häfen Briefe, Reisende und Pakete, so viel der Raum gestattet, hin und zurück überbringen. Dieser festgesetzten Zeit des Abgangs und des Unterwegesbleibens wegen, auch weil die Fahrt zwischen einem und demselben Bestimmungs-Ort gerichtet ist, heißen diese Fahrzeuge: Wasserposten, auch Postschiffe. Sie legen gewöhnlich in einer Stunde 8—10 Seemeilen (2—2½ deutsche M.), bei starkem günstigen Winde wohl 14—16 Seemeilen (4 d. M.) zurück.

Der Ursprung dieser geregelten Fahrten geht in die Zeit zurück, als Spanien, Portugal, England und Frankreich in dem entdeckten Amerika neue Staaten gründeten und diese Anordnung treffen mußten, um die Verbindung mit dem Mutterlande zu unterhalten. Die Paketboote standen als Postschiffe früher unter den Befehlen des General-Postamts, jetzt gehören

sie zum Marinewesen oder unter die Admiralität. Der Kapitän eines solchen Schiffs hat in der Regel nach 4—5 jähriger Dienstzeit ein Vermögen von 14,000 Pfd. St. (98,000 Th.) erworben.

Großbritannien, die Seemacht, welche jetzt den ersten Rang einnimmt, der keine eines andern Reichs gleich steht, muß vermöge seiner Besitzungen in Amerika, Afrika, der fast unbegränzten in Asien, und mit Australien einen Flächen-Inhalt von 176,093 Quadratmeilen und 51 Mill. Einwohnern, ferner wegen seines Welthandels, seiner Verbindungen und seines Einflusses, auch die Mittel und Werkzeuge zureichend besitzen und unterhalten, um sein Vorrecht behaupten und ausführen zu können. Diese sind seine Flotten; diese Beweise seiner Macht und Gewalt auf allen ihm zugänglichen Meeren, mit Ausnahme des vom Lande rund umschlossenen Caspischen Meeres, und die Menge seiner Dampfschiffe und Paketboote bezeugen die Höhe und das ausgebreitete Gebiet seines Verkehrs.

Seine Paketboote fahren

von Brigthonstone nach Dieppe in 22—30 St.
- " Dover nach Boulogne und Calais in 9—10 St. — nach Ostende in 18—20 St.
- " Falmouth nach Lissabon, Nord-Amerika und Westindien gehen monatlich über 30 Paketboote ab — nach Rio de Janeiro in 50—55 T. — nach Valparaiso in Chili in 58—70 T.
- " Harwich nach Calais in 8—10 St. — Ostende 16—20 St. — Gibraltar, Malta, Morea, die nach Hamburg und Helvoetsluys geschehen jetzt von London aus, wodurch das Postamt 12,000 Pf. St. Miethe für 12 Segelschiffe erspart.
- " Hull nach Hamburg in 3—4 T. — von Holyhead nach Horth.
- " Liverpool nach Rio de Janeiro in 50—55 T. — nach der Insel Man — nach New-York in 15 T. — nach Sandy-Hook (Hafenbucht von New-York) 3000 engl. See- (750 deutsche) Meilen in 15 T., also täglich 50 deutsche M.

von London (eigentlich Gravesand, dem ersten Hafen vor London, 22 engl. (4½ d.) Meilen entfernt) nach Barbados in 25—30 T. — Bahama 30—40 T. — Bombay in 90—110 T. — Calcutta 100—120 T. — Canton in China 120—140 T. — Capstadt 65 — 70 T. — Haiti auf Domingo, Jamaika, Cuba, Porto Rico und den kleinen Antillen in 28—40 T. — Madeira in 15—20 T. — Madras in 95—110 T. — Ostende in 19—26 St. — Pondichery in 90—110 T. — Helvoetsluys 15—30 St. — Rio de Janeiro 45—55 T. — Surate 90—116 T. — Valparaiso in Chili 58—70 T.

„ Portpatrik in Schottland nach Donaghaden in Irland wöchentlich viermal.

„ Portsmouth nach Cherbourg und Havre in 20—30 St. — Lissabon in 10 T.

„ Waterford nach Milford.

„ Weymouth nach Cherbourg in 12 St. — Guernsey und Jersey.

„ Yarmouth nach Cuxhaven in 2—4 T.

Außer diesen Paketbooten besorgen die Kriegs- und Handelsschiffe das Mitnehmen der Briefe, Reisenden und Frachten nach Afrika, Ost- und West-Indien.

Jeder Brief, der von England mit den Paketbooten weiter gehen soll, muß mit 60 Schilling (20 Thaler) frankirt werden, und mit 12 Schilling für jedes Loth eines Briefes, mit dem Dampfboot von Hamburg nach England. Dies Seeporto behält das General-Postamt in London, ohne für den Transport zur See etwas zu bezahlen, weil die Marine das Mitnehmen umsonst besorgt. Sollte das Postwesen auch das sogenannte Schiffsporto vergüten, so würde dasselbe, statt der Einnahme, noch Zuschüsse geben müssen, obgleich das Porto unmäßig hoch festgestellt ist. Eben jene Ersparung der Transportkosten für die Briefe, welche mit den Schiffen und Mail-coachs befördert werden, steigert die Einnahme zu der Höhe von 10 Millionen Thaler.

§. 10.

England und Deutschland, Engländer und Deutsche.

Viele, besonders diejenigen, welche keine Vergleichung der innern Verfassung der Länder gegen einander anstellen, weil ihnen das Wesentliche zu einer richtigen Beurtheilung — ich meine die gründliche Kenntniß des Eigenthümlichen eines jeden Staats — abgeht, zu welcher Klasse auch diejenigen gehören, welche in London allein auf den Reisen von den Landungsplätzen dahin ihre Beobachtungen anstellten, diese Vielen rühmen alles, was in England besteht und sichtbar ist, folglich auch

das Englische Postwesen.

Der eigne Maaßstab im Beschauen des Aeußern und Auffallenden der dortigen Postanstalten, z. B. der eleganten Post- und Reisewagen, welche fürstlichen Staatskutschen gleichen; der Postillone und Conducteure in scharlachrothem Sammt und goldverbrämten Tuchrocke gekleidet, deren feine Kastorhüte, schneeweiße Halskrausen und Handschuhe, glänzende Stiefeln ꝛc. ꝛc. nur dieser Prunk leitet die Meinung. So preisen sie die mit prächtigem Geschirr bedeckten Postgespanne, rühmen hoch das schnelle Fahren und ereifern sich im höchsten Unwillen, daß diese Gegenstände noch gar nicht in demselben Grade in andre Staaten, namentlich in Deutschland, eingeführt worden sind.

Allerdings haben diese Beurtheiler Recht, weil sie nicht Ein, auch zwei Jahr und länger alle Provinzen Großbritanniens, z. B. Wales, Nord-England, Schottland und Irland durchreisten, um wahrzunehmen, daß nicht alles so aussieht und geschieht wie in London und etwa 20 bis 30 Meilen in der Umgegend, auch weil sie nicht daran denken, daß Deutschland, Frankreich, Dänemark ꝛc. ꝛc. kein England sind, seyn können und seyn mögen.

Die Betrachtung des Einzelnen wird vielleicht überzeugen. Zuerst

a) das neue Posthaus in London.

Welcher Monarch kann und wird, wie vor 6 Jahren das Parlament, für den bloßen Bauplatz zu einem neuen Postgebäude in London 299,359 Pfund, 6 Schilling, 6 D. (2 Mill., 95, 515 Thaler, 5 Sgr.) zur Auszahlung anweisen, und den Bau-Anschlag auf 200,000 Pfd. (1 Mill., 400,000 Thaler) bestätigen? Von selbst versteht sich, daß der Baumeister und dessen Beistände wenigstens noch die Hälfte mehr, also 100,000 Pfd. (700,000 Thaler) an Zuschuß nachfordern und erhalten, weil Irrthümer beim Rechnen, Zufälle, z. B. das altherkömmliche und gewöhnliche Einstürzen eines Neubaues, und andre Makel und Gebrechen nach der Bestätigung des Bauanschlags erst eingetreten sind.

Dieser köstliche Bau ist unter Robert Smirke's Aufsicht geschehen, das Fundament von Granit, der Aufbau von Backsteinen, mit Portland Steinen verblendet, die Vorderseite 380 Fuß lang, mit 3 Hallen (Portico's, Eingängen) von korinthischen Säulen geziert ꝛc. ꝛc. Dies neue Posthaus soll für den besagten Kostenpreis zwar auch ein Prachtwerk der neuesten Baukunst seyn, aber — der Irischen Postbill dieses Jahrs 1832 zufolge — wird Jeder mit einer Geldbuße bestraft, welcher die Postgebäude in London und Dublin anschauet, sey es wegen Bewunderung des bekannten unerreichbaren Geschmacks der Britten im Baustyl — den keine andre Nation nachahmen mag — oder sonst eines Witzes wegen. Dennoch steht es jeder Katze, überhaupt jedem unvernünftigen Viehe frei, diese Denkmäler des Reichthums und Erhabenen, sogar die Großen des Landes, die Lords, Dandy's und Gentlemans in Form und Haltung auf ihren wilden Rossen, und was umher sichtbar ist, anzustaunen. Nur Paddy und John Bull müssen mit abgewandtem Antlitz schweigend und wie erblindet, vorüber schreiten.

b) Englische Postpferde und Fahren.

Nach dem mündlichen und gedruckten Gerede der Anpreisenden zu urtheilen, schein tihnen fremd zu seyn, daß ein Fuhrherr in England oft 200 Guineen (jetzt Soverains genannt) — 1400 Thlr. in Golde — und mehr für zwei Postpferde gibt n) und dort kein Postillon oder Postkutscher, seiner innern wilden Natur folgend, ein sonderliches Aufheben macht, oder irgend einen Kummer bedeutend äußert, wenn seines Herrn überjagte Pferde vor dem Wagen hinstürzen. Auch wenn die Reisenden Armbrüche und Quetschungen durch den Wagen-Umwurf erlitten, erleichtert er sein Herz und seine Wehmuth zwar durch Flüche, aber anständig; übrigens fallen Schmerz und Kurkosten nicht ihm, sondern den Reisenden, und das Kaufgeld für ein neues Gespann seinem Brodherrn allein zur Last. Der Mensch erfüllte buchstäblich die Pflicht: Schnell zu fahren, — von den Folgen steht nichts im Gesetze, sollten auch 3 oder 4 durch den Umwurf Verletzte sterben. Ein Stadt-Wundarzt auf der Poststraße von London nach Birmingham bewies aus seinen Krankenlisten, daß im Verlauf eines Jahres allein in seinem Amtsbezirk 117 Post-Reisende mit gequetschten, verrenkten, oder zerbrochnen Armen oder Beinen, auch zerschelltem Kopfe, und unter jener Zahl 9 tödtlich Verletzte zur Kur gebracht worden wären.

---

n) Seitenstücke. Gibt wohl ein Posthalter in Deutschland 1582 Thaler für 2 Dienstpferde? — Der verstorbene König Georg IV. kaufte den Wettrenner Colonell für 1000 Guineen (7000 Thlr. Gold) und sein Lieblingspferd Rokingham für 2000 Guineen (14000 Thlr.), das er dem Brauer Bullok wieder für 800 Guineen (5600 Thlr.) überließ. Der Hengst Wofsul wurde für 8000 Guineen (56,000 Thlr.) nach Rußland verhandelt. Lord Chesterfield gab für den Wettrenner Zinganee 3000 Guineen, sind 21,000 Thaler. Welcher Monarch zahlt soviel für Ein Pferd? — Nur Britten können und thun das, wie z. B. der Herzog (sonst Lord) von Buccleugh, dessen Einkünfte jährlich 250,000 Pf. St. — oder 1 Mill. 750,000 Thaler — betragen.

In Deutschland und Preussen wird durch die Eilwagen und Schnellposten ebenfalls das Fortbringen der Brief-Felleisen und zugleich der Reisenden und Handpakete besorgt, aber — wohl zu beachten — das Fahren geschieht **mit Vernunft und Vorsicht**, der Dienstpflicht der Postillone, den Kräften der sehr tüchtigen Pferde angemessen, und dennoch mit einer Geschwindigkeit, die wohl Niemand gesteigert wünschen wird.

c) Wege in England.

Auch Lobreden erschallen überall auf die trefflichen Wege in England. Sie sind es, aber beschränken sich auch nur auf die Turnpike-roads (Barriere- oder Schlagbaum-Straßen), wo Wegegeld entrichtet wird, **auf weiter nicht ins Innere** des Landes und seitwärts. Jene Straßen gleichen, nach Verhältniß der Jahrszeit, völlig den meisten unsrer Chausseen, den Wegen im südlichen Schweden und den Pavéstraßen in Frankreich. Sie sind auf beiden Seiten mit Hecken begränzt und viele so schmal, daß zwei sich begegnende Wagen kaum ausweichen können; nur der dreiste Britte in seinem ungestümen Koller vollführt ein solches Wagestück.

Die Heerstraßen im südlichen England sind überhaupt nur 30 Fuß breit, durchweg mit Steinen ausgelegt und der Fußweg, 3 Fuß breit, steht zu beiden Seiten etwa 6 Zoll höher. Zudem geben alle hochgepriesenen Wege die vollständigste Ueberzeugung, daß kein Reisender irgendwo erstickende Staubwolken vermißt, oder gar über den Mangel derselben jammert, auch wird Niemand im Wagen ein wohlthuendes Rütteln und ein Zusammenstoßen mit seinen Nachbarn, auch oft mit dem Gefährten Kopf an Kopf gegenüber, vermissen. Im Fahren auf den Seitenwegen nach entfernten Orten, noch kräftiger in den nördlichen Provinzen, in Schottland und Irland, werden den Gliedern die eindringendsten Ermahnungen zur Gnüge zugetheilt. Bis zu den **Mordwegen** und **heillosen Landstrichen** einige

Meilen jenseit Liverpool, Manchester, Birmingham, Oxford, York und Cambridge ist noch kein Lobredner der englischen Wege gedrungen.

d). Engländer und Deutsche als Reisende.

Franzosen, Italiener, Deutsche, Schweizer und alle Reisebeschreibungen klagen übereinstimmend, daß der Engländer, einzeln oder Truppweise, auf seinen Reisen das Ausland mit zerstreutem Geiste durchfliege, bei den Fuhrgeldern, Extrapost- und Postillons-Trinkgeldern knausere, mit allen Gastwirthen oft 2 Stunden um 4 Batzen, 6 Kreuzer, oder 1 Frank ergrimmt und wüthig zanke und lärme, gar breit und vornehm thue, auf alles schimpfe und fluche, sich überall ungeberdig betrage und abgeschieden halte.

Allerdings liegt es in der Natur des reisenden Engländers, beim Begegnen eines Landsmanns, fremd oder bekannt, zuerst zu fragen: Wo wohnen Sie? Wie viel bezahlen Sie? oder auf der Landstraße: Wie viel bezahlten Sie? — Zwei Grundzüge bezeichnen den Character dieser Insulaner, nämlich: die Knauserei und: Nichts gefällt, alles mißfällt ihnen im Auslande, sogar die Durchsichtigkeit des Rauchs, die Klarheit des Trinkwassers, die Kleinheit der Rumgläser und die redliche, treuherzige Höflichkeit in Deutschland.

Lord Byron, der doch seine Landsleute besser als jeder Ausländer kennen mußte, sagt in seinen Schriften ganz unbefangen: „Diese Travellers und Travellerinnen (Reisende, also „Lords, Sir's, Gentlemans, Lady's und Mißeß) sind häufig so „unwissend und so durch Vorurtheile und Angewöhnungen „versumpft, daß sie es für gerathener halten, unter sich zu „bleiben."

Das Morning-Journal sagt sogar im Septemberheft des J. 1829 offenherzig: „Wir (Engländer) sind im Grunde ein „Volk, das keine Lebensart versteht (an ill-bred people) rc. „Es ist ein eingewurzelter Gebrauch bei den Engländern, zu „schimpfen in Phrasen, welche ihnen die darin ausgezeichnet reiche

„englische Sprache liefert ꝛc. ꝛc." Diese Urtheile — obgleich von Eingebornen und Sachkundigen zu Jedermanns Kenntniß gedruckt ausgesprochen — scheinen wohl etwas zu streng und allgemein zu seyn, denn das Aparthalten z. B. ist ja eben ein sprechender Beweis von einer lobenswerthen Selbstkenntniß und Bescheidenheit.

Jeder Cicerone und Lohnlakay, überhaupt die Römer, verhehlen freilich nicht, und sagen's Jedem, der hören will, in sehr ergötzlichen Lobreden, daß fast alle Britten und Brittinnen sich in einem Punkte — in der größten Gleichgültigkeit für das, was sie sehen — gleichen und darum 40 Gemälde und 50 Statuen in 1½ Minuten anschauen und aus den köstlichsten Gallerieen, z. B. der Akademie in Florenz, nach 4 Minuten unruhigen Herumtreibens, laut schnatternd fortrennen. Aus dem nämlichen Instinct geschiehts, daß sie 3 Kirchen und das vormalige Pantheon (Rotonda), den Vatikan und 2 auch 3 Gemälde-Gallerieen in Einem Vormittage stürmend durchlaufen, auf ausgespreizten Beinen festgestemmt, den Hut auf den Hinterkopf gestülpt o) und die Hände in den Rocktaschen angeklammert, die herrlichsten Denkmäler und Prachtstücke wie in Verzückung — angähnen, und somit ganz Rom und dessen Umgebungen, nebst Fraskati und Tivoli, in höchstens 3 Tagen auswendig lernen.

Dennoch gibt's Ausnahmen, wie überall. Im vorigen Jahre, Beispielsweise, besahen zwei Lords die bekannte Medizeische Venus in Florenz. Einer derselben, ein starker Naturforscher und großer Mathematikus, zog einen Zollstock hervor, Beide

---

o) Höchst ungern, selbst bei Begrüßungen, nimmt der Engländer den Hut vom Kopfe, sogar höchst selten und nur gezwungen, wenn in katholischen Ländern das Allerheiligste in Prozession vorbeigetragen wird. In den meisten Bureaux, Geschäftszimmern, folglich ebenfalls in den Poststuben, arbeiten und gehen die Beamten, hoch und niedrig, auch die Ankommenden und Fragenden, mit bedecktem Kopfe, und in den Zollhäusern, wenn's warm ist, in Hemdärmeln. Ländlich, sittlich.

Beide maßen genau alle Glieder der Statue, besonders die Umgegend der Hüften auf der Rückseite, und — notirten den Befund, gewissenhaft nach viertel und achtel Zollen berechnet, in die Schreibtafeln. Das Ebenmaß des Ganzen, die unerreichbare Anmuth und Schönheit der Gestalt fielen keinem dieser ausmessenden Beschauer auf.

In Neapel, Palermo, Florenz, Mailand, Venedig und wohin sich jene Insulaner verirren, erschallen derselbe Ruhm und die Bewunderung mit unzähligen Grundtexten bekräftiget, ganz eigentlich auch über deren Art zu reisen. Hat doch z. B. im Junius 1830 von einer großen Gesellschaft Engländer, darunter auch Lady's und Mißeß nur ein alter Schiffskapitän mit seiner zarten 18jährigen Tochter allein die Spitze des 10,800 Fuß hohen Aetna bestiegen, aber, kaum 3 Sekunden sich rund um sehend, stieg er sogleich wieder hinab zu seinen weit unten im Dorfe Nicolosi zurück gebliebenen tosenden Gefährten, die vielen Unfug trieben. Der ganze Trupp wanderte — wo es keine Wagen, nur manche Fatalia gab — oder ritt fürchterlich lärmend durch Syracus (Siragosa), Palermo und Neapel, Niemand von ihnen verstand und sprach ein Wort italienisch, französisch oder deutsch, das Goddamn bringt durch die ganze Welt. Um aber so reisen zu können, muß man Britte seyn.

Daher steht — auch in der Schweiz — der Glaube fest: der reisende Engländer sieht nichts, lernt und bewundert nichts, freut sich über nichts und geht, wie er gekommen ist. Doch alle diese gesagten und gedruckten Nachreden mögen zum Theil nur böser Leumund, oder übertrieben seyn. Denn wie würden die edlen Lords und Sir's, nach der Heimkehr ins Vaterland, tiefsinnige Abhandlungen über das Nicht-Betrachtete schreiben können, wenn gleich nur aus dem rein kaufmännischen Grunde, ein ansehnliches Honorar p) von einem Verleger zu erhalten, damit doch die

---

p) Die Schriftsteller Honoraria sind in England sehr bedeutend. So ließen sich vor 3 Jahren sechs überreiche Lords — Jeder für seinen, (oder

Reisekosten gedeckt werden und das lesende Publikum sie ersetze.

Und wie der Deutsche auf Reisen?

Wegen seines klaren Sinns und Gefühls für Kunst und Sitte, wegen des Anständigen und freundlich Geselligen, wegen seiner Gemüthlichkeit und des Verständigen im Beschauen, Urtheilen und Benehmen überall hoch geachtet und gern aufgenommen in Italien, Frankreich, England, Spanien, Ost- und West-Indien und wohin er nur kommen mag.

Aus Sparsamkeit, innerm Groll, Langeweile und quälendem Verdruß, oft auch im Aufwallen einer Neugier und Marotte q)

---

von einem armen gedungenen Gelehrten) fabricirten Aufsatz auf kaum 1½ gedruckten Bogen zu einem Taschenbuche (Almanach) 100 Soverains (700 Thaler Gold) vom Verleger zahlen. Beträgt 4200 Thaler in Gold für alle 6 Lords und für 9 gedruckte Bogen in Duodez — also 94 Stück Friedrichsd'or oder 540 Thaler in Gold pro Bogen.

q) Nur 2 Beispiele von Tausenden. Im August 1798 hörte Lord Ch—r—d in einer großen Gesellschaft bei Hofe die Schönheit und hohe Anmuth der (am 19. Julius 1810 entschlafenen) Königin Luise von Preussen allgemein bewundern. Am andern Tage früh war er schon auf der Reise nach Berlin und fuhr, gleich nach seiner Ankunft, weiter nach Charlottenburg (1 Meile von Berlin) dem damaligen Sommer-Aufenthalt des Hofes. Der Lord stellte sich dort auf den großen freien Platz vor dem Schlosse und lorgnettirte unverwandt und scharf nach der Königlichen Wohnung. Die Königin, von ungefähr an ein Fenster tretend, bemerkte den allein und unbeweglich stehenden Beobachter in Reisekleidern, und sandte einen Hofdiener auf einem Umwege dahin, um, wie zufällig vorübergehend, den Fremden nach der Absicht seines Forschens zu befragen. Mylord erklärte ohne Bedenken, daß er ein Engländer und hieher gereiset sey, die Königin zu sehen. Der Bediente gab einige Hoffnung und empfahl, noch zu verweilen. Die Antwort ward der Monarchin überbracht, und von der herrlichen Frau sogleich dem Gemahl mitgetheilt. Das Königliche Paar, stets voll Huld, billige und so ansprechende Wünsche zu gewähren, auch durch das Eigene des Wunsches noch höher zur Freude

reiset der Engländer — sich zu belehren und zu vergnügen der Deutsche.

e) Einige Post-Einrichtungen.

Sogar die vielen Unvollkommenheiten des englischen Postwesens und manche die Correspondenten belastende Erschwerungen fallen jenen Insulanern nicht auf, weil die Macht der Gewohnheit und der eigenthümliche Starrsinn und Dünkel der Nation — Alles, was bei ihr besteht, für das allein Beste zu halten — sie geheiligt und mit den feststehenden Formen der Geschäftsführung unzertrennbar verschwistert haben. Eben darum werden jedem guten Antrage zur Verbesserung der Postanstalten,

---

aufgeregt, wandelte nach wenigen Minuten langsam dem Harrenden nahe vorüber und begrüßte ihn freundlich, wie immer Jedermann. Mylord, noch auf demselben Fleck stehend, betrachtete den König und die Königin, bis Beide im Garten verschwanden, setzte sich sogleich in den nahe haltenden Reisewagen und fort ging es wieder Tag und Nacht, sonder Rast und Weile zurück nach London, um am Hofe und in allen Clubs seine Selbst-Ueberzeugung von der unbeschränkten Wahrheit des Rühmens freudig zu verkündigen. Also Hören, Reisen, Sehen und Zurückeilen in Einem Athem.

Man pries in Gegenwart des überreichen Lords S—r das wunderbar erbaute eiserne Gitter um den kaiserlichen Schloßgarten dicht an der Newa in Petersburg. Schon am folgenden Morgen bestieg derselbe — ohne Dienerschaft — ein so eben nach Kronstadt absegelndes Schiff, ließ sich gleich nach seiner Ankunft in einer Schaluppe über die Meerenge nach Petersburg übersetzen, und die Newa hinauf bis zum Schloßgarten fahren, blieb ruhig sitzen, betrachtete in wenigen Minuten das künstliche Gitterwerk und fuhr — ohne auszusteigen, oder sich sonst weiter umzusehen, zurück nach Kronstadt und auf dem ersten nach England segelnden Schiffe nach London.

Man fand dort diese Engländereien in der Ordnung und Beifallswerth, denn der Zweck der Reisen war erreicht worden, beide Wißbegierigen wollten ja nur das hoch gerühmte Herrliche und Schöne allein, und sonst nichts weiter schauen.

alle Schwierigkeiten von den Ober-Postbeamten selbst entgegen gestellt und der Ausführung in den Weg gelegt. So wurde vor 2 Jahren dem General-Postamt in London der Vorschlag eingereicht, eine Post von Harwich gerade nach Liverpool oder Manchester, etwa über 5 schon vorhandene Stationen anzulegen, damit die Briefe vom Continent, hin und zurück, nicht den großen Umweg über London nehmen und nicht über 2½ Tage länger unterweges seyn dürften. Aber der Schlendrian und das Alte müssen aufrecht bleiben. Unthunlich, war die Antwort.

Was würde man in Deutschland sagen, wenn eingeführt würde, daß, **wie in ganz England** gesetzlich ist und wovon nicht abgewichen wird,

alle ins Ausland gehenden Briefe unbedingt frankirt werden müßten, z. B. alle aus dem Preussischen nach Sachsen, Hannover, Hamburg ꝛc. ꝛc. oder aus Baiern nach Würtemberg, Sachsen, Hessen ꝛc. ꝛc. überhaupt aus einem Staat in den andern,

wenn man **nur zweimal in der Woche**, Briefe ins Ausland, mithin auch in den Nachbarstaat senden könnte und dürfte,

wenn alle Correspondenz aus und nach Frankreich, Spanien, England, Italien, dem Norden und dem Nachbarreiche ohne Ausnahme den Umweg über die Hauptstadt, (also oft hin und zurück denselben Weg) nehmen müßte,

wenn am Sonntage im ganzen Lande die Post-Comtoirs geschlossen wären, und die Posten und Reisenden in einem armseligen Dorfkruge, oder in einer unheimlichen Waldschenke 24 Stunden verweilen müßten, insofern sie Sonnabends gegen Mitternacht gerade dort eintreffen. Denn Sonntags früh hören gesetzlich die Geschäfte aller Arbeitenden und Ehrlichen auf, und auch das liebe Postvieh hat seinen vollständigen Ruhetag.

Geld- und Paketsenden.

Das Staats-Postwesen in England hat es nur mit dem Befördern der Briefe zu thun, wie S. 127 gesagt worden ist, das Fortschaffen der Geld- und Waaren-Pakete bleibt den Fuhrleuten und Schiffern überlassen. Gesetze darüber sind nicht vorhanden, jene können fordern — besonders für Handpäckchen — soviel sie wollen, und der Betrag muß sogleich bei der Aufgabe entrichtet werden.

Der Ersatz eines Stücks, oder einer Summe, im Fall des Verlorengehens, wird zwar versprochen, aber nach einem 4 auch 6 jährigen Prozeß über den Beweis der Auslieferung (die in der Regel abgeleugnet wird) und über die Feststellung des Werths ꝛc., auch nach vorläufig bezahlten 3- bis 400 Thalern Gerichtssporteln, ist kaum Hoffnung, etwas zu erhalten. Absender und Beklagter stellen den Verfolg ihren Advokaten anheim, und diese wieder dem Gerichte, welchem nach 2 Jahren die ganze Geschichte fremd geworden ist.

Es ist fast unmöglich, kleine Pakete nach entfernten unbedeutenden Oertern zu senden, man muß sich zuvor einen Fuhrmann aufsuchen, der die Straße dahin befährt, und jene an einen Mann adressiren, der den weitern Transport besorgt, und von dessen Willen und Redlichkeit das weitere Schicksal des Stücks abhängt. Eine Auskunft wird nicht gegeben.

Man kann die Vorsorge des General-Post-Office in London für die Wohlfeilheit der Correspondenz nicht genug bewundern und als Vorbild dringend empfehlen. Ein Beispiel wird jene beweisen. Vor wenigen Monaten ging noch ein Paketboot von Harwich zweimal wöchentlich nach Cuxhaven (Hamburg) und zwar Dienstag und Freitag Abends. Jetzt ist die Abfahrt aufgehoben, nach London verlegt und geschieht durch ein Dampfschiff der General-Steam-Navigation-Company. Durch diese so nützliche Veränderung ist bewirkt worden, daß statt des frühern geringern Seeporto, nun das höhere volle Porto bei den Dampfschiffs-Fahrten bezahlt werden muß. Man

erkennt hieraus mit Beifall, daß das General-Postamt von Alt-England mit Umsicht und merkantilischer Schlauheit solche Verbesserungen einführt, welche zwar nicht den Vortheil des Publikums bezwecken, aber ein höheres Porto gewinnen lassen. Die Schifffahrt-Kosten für den Transport der Brief-Felleisen bezahlt nämlich der Staat, das Seeporto aber bezieht das General-Postamt allein, mithin baarer Gewinn ohne einen Penny Ausgabe.

f) Betrachtungen über einige gepriesene Vorzüge Englands.

Um die Wahrheit der Lobreden auf die Vorzüge Englands vor Deutschland, noch gründlicher würdigen zu können, mögen einige Beispiele der Eigenthümlichkeiten des hochgerühmten Landes hier nachfolgen und das Urtheil jener Bewunderer berichtigen.

In welchem andern Staate kostet wohl die Einführung eines Erzbischofs in seine Kathedrale (Haupt- oder Domkirche), wie im J. 1828 die des Erzbischofs von Canterbury — 30,000 Pf. St. oder 210,000 Thaler? Freilich die vieltägigen prunkvollen Schmäuse, auf welchen Ale, Porter und die stärksten theuersten Weine wie Wasser flossen, die Reisekosten der dort gegenwärtigen hohen und niedern Clerisei, der Lords, Milady's, Sirs und Misseß, nebst gesammter Sippschaft, — alles auf Kosten des Staats — nahmen viele hundert Pfund weg. Die Rechnungen wurden nur über den Gesammt-Betrag eines jeden Gegenstandes abgelegt.

In der Parlamentssitzung am 13. März 1829 wurden vom Schatz-Secretär Dawson gewissenhaft nicht mehr als 97,270 Pf. St. (680,890 Thaler) für Schreib-Materialien, Druck- und Buchbinderkosten der Staats-Kanzleien in London für ein Jahr gefordert und bewilliget.

Die Armensteuer von ganz Alt-England betrug vom 25. März 1827 bis dahin 1828 .... 7 Mill. 489,684 Pf. St. (52 Mill. 427,788 Thal.), davon sind für die Hilfsbedürftigsten in allen

Kirchspielen 6 Mill. 179,876 Pf. (44 Mill. 259,132 Thal.) verwendet worden. — Das vermag doch nur England. Aber man bemerke wohl, daß dennoch überall geknausert wird, wie z. B. beim Arbeitslohn, und wenn das Großthun und Prahlen nicht im Spiele sind.

Im Jahr 1827 betrugen die Kosten für die Veränderungen und Ausbesserungen im Schlosse Windsor, nach den abgelegten Rechnungen, 469,196 Pf. — oder 3 Mill. 284,372 Thaler; darunter die Kosten für die Marmorarbeiten an dem Triumphbogen vor diesem Pallast 34,450 Pf. — sind 251,150 Thaler. Diese Ausgabe für kleine Neubauten, Verlegung der Eingänge, neue Treppen und bloße Verbesserungen begreift freilich kein deutscher Baumeister und Meublirungs-Inspector.

Auch dem ächt kaufmännischen Verfahren der erwerbsamen, religiösen **Bischöfe** und **Prälaten** der orthodoxen englischen Kirche gebührt Ruhm und Ehre. Darum wollen wir ihnen gern vergönnen, **einträgliche Pfarrstellen** ihres Sprengels öffentlich und förmlich zu **verauctioniren** und dem Meistbietenden zuzuschlagen. Der Bestbezahlende — sey er auch sonst im Lehren und Wandel der Schlechteste — erhält den Vorzug. So besitzt mancher geistliche Oberhirt r), Lord und Gentleman 4, 5, 6, 8, 9 Pfründen, einige Bischöfe 12 bis 15, alle zu

r) Der Bischof in **Landaff** hat 2000 Pf. (14,000 Thaler) — der in **Durham** jährlich 20,000 Pf. (140,000 Thaler) — die Erzbischöfe in Oxford und Cambridge **Jeder jährlich** 30,000 Pf. (210,000 Thaler) Einkünfte. Dagegen haben viele hundert ihrer Insassen und Eingepfarrten kaum 4 Kartoffeln zur täglichen Nahrung. Das Entbehren und Genießen wird diesen Genügsamen beim Mittags- und Abendsfasten erklärt.

Kauf und Miethe, versteht sich auf wenige Jahre, damit der Pacht- und Miethszins des Prediger-Amts gesteigert werden können.

Diesem Mehrgebot ganz entgegen, aber eben so lobenswerth und tugendhaft, besteht ein andrer Brauch, nach welchem der Geistliche und Inhaber einer oder mehrerer Pfarreien — die er doch nicht alle persönlich verwalten kann — das **Vicariat** (Stellvertreten im Predigeramt) dem **Mindestfordernden** und zugleich die Sorge für das Nicht-Verhungern überläßt. Diesem zufolge ziehen fromme und gewissenhafte Strenggläubige aus beiden religiösen Auctionsarten einigen Nutzen. Sie erstehen nämlich in der einen religiösen Versteigerung durch ein Mehrgebot einige Pfarrstellen, und vermiethen oder verpachten diese wieder in kleinen Theilen auch auctionsweise zum niedrigsten Preise, der Ueberschuß aus den vollen Einkünften des Kirchspiels ist sodann reiner Gewinn. Die Kirche in Deutschland nennt diesen christlichen Schacher: Simonie. Die Bibel verdammt ihn zwar (Apostel-Gesch. 8, v. 18), aber der Engländer heißt diese Erwerbsart: Speculation.

Wie preiswürdig und nachahmenswerth auch Englands gerichtliche Verfassung sey, davon überzeugt schon das Gesetz: daß keine legale Urkunde, kein Testament, keine Schrift, aus welcher ein gesetzlicher Anspruch genommmen werden kann, mit Interpunction geschrieben werden darf. Man denke sich das Mistbeet von immerwährenden Prozessen bei solchen Gesetzen, jede Deutung darbietend; und dann in Urkunden, Dokumenten, Verträgen, Patenten, Diplomen, Testamenten 2c. 2c. alles ohne Commata, Punkte, Kolon und andre Redezeichen. Daher sind auch in keinem andern Lande mehr Prozesse, als in England, manche 40, 70, 80 Jahr während und fortgeerbt auf Enkel und Urenkel. Prozesse, in welchen Mörder, Diebe und Brandstifter von Strafen und jeder gerichtlichen Untersuchung freigesprochen werden, wenn nur **Ein** Buchstabe in einem der vielen Namen

fehlt, oder dieser, der Geburtsort, einem Jahrzahl, oder nur eine Ziffer unrichtig in die Acten verzeichnet wurden a).

Zudem gibt die Oeffentlichkeit der Gerichtshöfe eine ununterbrochene Lection in Diebstahl, und den schändlichsten Infamieen, denn alles wird im Beyseyn einiger 100 Zuhörer verhandelt. Wer also zu jenen einen Hang und Beruf in sich spürt, lernt das Ausüben beim Verhören der Verbrecher. Dies Hören und Belehren ermuthigt den Armen und Erwerblosen, und erzeugt eben das Verderben. Daher auch die kaum glaubliche Zahl der Unglücklichen. Die Zeitung New-Times sagte im J. 1827, daß 39,389 Personen — Kinder unter 14 Jahren mitbegriffen — wegen Raubes und Diebstahls, und 14893 wegen andrer Verbrechen, binnen 2 Jahren wären verurtheilt worden. Jeder bei einer Schmuggelei Ertappte — Mann, Weib, Mädchen oder Kind ist einerlei — wird entweder zum Strang, oder zur Deportation verurtheilt. Man lese nur Frasers Magazin.

Man vergleiche nun diese wenigen Züge der Post- und Staats-Tugenden Alt-Englands Punkt für Punkt mit denen in unserm Deutschland, und wünsche noch, Jene von uns aufgenommen zu sehen.

Leider gehört es einmal zur Untugend so vieler Deutschen, das Eigene, das Gute, Bessere und Herrliche in ihrem edlen Vaterlande zu verkennen, und ohne weiteres Zusammenstellen das Fremde zu überschätzen. Der Britte macht's gerade umgekehrt. Erst spricht er von sich selbst, als zur Haupt-Nation der Welt

---

a) Sheen und Haare, zwei vom Publikum und den Gerichten anerkannte mehrfache Mörder sind nach den englischen Gesetzen frei, Niemand darf ihnen was anhaben, weil sie beide als Zeugen gegen ihren Mitschuldigen auftraten. — Der Mörder und Straßenräuber Marker wurde freigesprochen, weil er in dem am Schluß der Untersuchung beigebrachten Taufschein: Market benannt wurde. Der Buchstabe t entschied gegen Recht, Beweise und Vernunft.

gehörend, wohlweislich aber beim Rühmen seiner Werke die Erfindungen und Zuthaten verschweigend, welche andre Völker zu seinem Machwerk beitrugen — und dann erst, als Nebensache, redet er mit rohem Spott, völliger Unkunde und finsterm groben Hochmuthe vom Auslande.

Wir Deutsche wollen immerhin dem Britten seine Eigenthümlichkeit, seine Postanstalten und theuren Gespanne, Staats-Postwagen und unbändigen Postillone, überhaupt sein Großbritannien lassen, und uns von dem schmäligen Verlangen frei halten, daß Deutschland Englands Trefflichkeit in Brauch und Sitten, in dem gräulichen Justiz- und geistlichen Wesen, besonders in der grotesken Arroganz, im groben Stolz und Dünkel und in der Habsucht sich aneignen möge.

England kann nicht Deutschland, und dies nicht jenes seyn, darum paßt denn auch sein Postwesen nur für dasselbe, und ist weder nöthig noch brauchbar in unserm Deutschen Lande.

Kapitel 13.

Spanien.

Le Quien de Neufville Origine des Postes etc. etc. — Abrégé chronolog. de l'Histoire d'Espagne par M. Désormeaux (aus den Werken des Marianna, Jornandes, de Ferreras, Isidor, M. de Thou und de St. Philippe gesammelt) — Johannes v. Müller, Allgem. Geschichten — Reochardi Orbis terrarum antiquus a D. Campius — Carol. du Fresne Glossarium, Tom. IV. pag. 1282 sub voce: Vereda — Livre des Postes d'Espagne etc. par C. Picquet — Instruccion para viagar en Posta etc. etc. — M. J. Quin (Engländer) Besuch in Spanien im J. 1822 und 1823. — Ordenanza General de Correos, Postas etc. etc. (Spanische Post-Ordnung) — Manual de Diligencias y Mensagerias 1828. — Der Reise-Secretär, ein Posthandbuch ꝛc. von Fr. Raffelsperger in Wien 1829 und 1830. — Notizen in Zeitungen und Aufsätzen, in Journalen und gelehrten Blättern.

Die Römer, als die ersten, welche Spanien in seinem ganzen Umfange beherrschten, hatten, der Sitte aller Ueberwinder gemäß, ihre vaterländische Staatsverfassung, folglich auch ihren cursum publicum dort eingeführt. Zwar findet sich darüber, so weit ich zu forschen vermochte, keine bestimmte Nachricht, aber der Glaube daran wird durch den Umstand bestärkt, daß Domitian eine verfallne große Courier- und Heerstrasse (cur-

sum publicum) in Spanien wiederherstellen ließ, die sein Vater, Kaiser Vespasian, hatte erbauen lassen. Eine Wegesäule enthielt die Warnung, diesen Weg zu beschädigen, und eine Strafbestimmung.

Der stete Wechsel der Staatsverfassung und das Entstehen, Steigen und Verschwinden der vielen kleinen Königreiche änderten manche Einrichtung ab, oder vernichteten sie.

Da erschien im J. 759 t) plötzlich der Schöpfer einer neuen Cultur, Abderrhamen Dacheli Miramolin u), und gründete das Reich der Sarazenen oder der Ommiaden (Ommaijaden). Nachdem er dies gesichert hatte, ließ er in seiner Hauptstadt Korthoba (früher Corduba, römisch Colonia patricia, jetzt Cordova) herrliche Palläste und Moscheen erbauen, auch in andern Städten prächtige Gebäude und Gärten anlegen. Er begünstigte Handel und Gewerbe, führte Künste und Wissen-

---

t) Johannes v. Müller schreibt B. II, S. 108: im Jahr 755.

u) Der größte Regent Spaniens, Keiner der Nachfolgenden — nun über 1000 Jahr — hat ihn an Geist, Kraft und Kenntnissen bis jetzt erreicht. J. v. Müller nennt ihn Abderrachman. Muhamed, der Religionsstifter hinterließ nur 2 Töchter, von der ältern stammten die Abassiden, von der jüngern die Ommiaden, aus diesen der Khalife Moawijah ab. Abdallah Sapho, ein Abasside, versuchte dem Moawijah das Khalifat von Damaskus gewaltsam zu entreißen, er gewann die Schlacht. Der Besiegte entfloh nach Aegypten, sammelte dort ein neues Heer, verlor aber Krone und Leben in dem dreitägigen Kampfe vor Cairo. Da ließ Abdallah die 80 Söhne des Moawijah freundlich einladen, sie erschienen im Glauben an Versöhnung, doch Jener befahl, Alle zu erdrosseln. Von diesen rettete sich Abderrahmen allein und eilte mit Gefolge durch Afrika nach Spanien, überwand mit seinem gesammelten Heerhaufen den ihm feindlichen Abassiden-Statthalter Jussuph (Joseph) vor Cordova und stiftete ein neues Reich. — Dieser Held ist nicht mit dem Statthalter Abderrahmen zu verwechseln, welchen 27 Jahr früher, Karl Martell an einem October-Samstag im J. 731 (nach Florian 733) zwischen Tours und Poitiers überwand, der Saracene wurde getödtet, mit ihm blieben fast 260,000 der Seinigen.

schaften ein, ließ in Toledo und Salamanka arabisch-griechische Gymnasien, und in Cordova eine Universität — die erste in Europa — errichten, diesen Sammelpunkt der arabischen Wissenschaften, der Literatur und der größten Gelehrten damaliger Zeit. Dahin strömte die Jugend aus ganz Spanien, Frankreich, Deutschland und Italien, um Kenntnisse und Geistesbildung zu erwerben.

Es konnten wohl keinesweges die Mittel fehlen, durch welche in den Zeiten der Ruhe, des Handels und Gewerbes, in dem Walten der Wissenschaften und Künste, und während des Aufenthalts so vieler Gelehrten, Schüler, Künstler, überhaupt der Eingewanderten aus fremden Staaten nahe und fern, schriftliche Mittheilungen (ein Briefwechsel) zwischen Jenen und den Zurückgebliebenen in der Heimath Statt haben, und sey es durch Boten zu Fuß, oder reitend, befördert werden mußten.

Diesem zufolge kann, meines Bedünkens, eben so wenig ein Zweifel obwalten, daß die römischen Cours- und Reise-Anstalten (Veredae) fortbestanden haben, wenn gleich der Art des Sendens nirgend gedacht wird. Vier alte Spanische Urkunden v) von den Königen Aldefons v. 26. Mai (VII. Kalend. Juny) am 7. Sonntage Aerae 829. Escritura XXIX. fol. 448 — Ramirus v. 12. October (iiij idus Octobr.) Aerae 947. Escrit. XXXI. fol. 450. — Bermudus v. 29. Junius 1035. (tertio Ka-

v) Sie stehen als Beilagen in der Coronica (Chronik) general de la Orden de San Benito (Sanct Benedict) Patriarca de Religiosos. Por el Maestro Fray Antonio de Yepes, Abad de San Benito el Real de Valladolid etc. etc. Tom. IV. Centuria IV. und Tom. V. Cent. V. — In dem gräßlichsten Mönchslatein geschrieben, z. B. sehr häufig die Präpositionen per und ad mit dem Ablativ, cum, de und a mit dem Accusativ, auch häufig spanische Wörter mit lateinischen Anfängen oder Endungen und umgekehrt, gebraucht. Im Glossario des du Fresne Tom. IV. fol. 1282 sub voce Vereda, stehen ein Paar Auszüge dieser Urkunden, jedoch mit unter abweichend von denen in jenem spanischen Original in 7 starken Foliobänden, aus welchem und nicht aus dem du Fresne, das hier Gesagte genommen worden ist. (s. folg. Note w).

lend. Julias (so steht im Original) Aera post millesimam, Escrit. XVII. fol. 428 — und des Königs Aldefonsus und der Königin Berengaria vom 18. April 1177. (XVIII. Aprilis in Aera M. CLXXVII.) Escrit. XVIII. fol. 429. ausgestellt und von hohen Staatsbeamten, und vielen Erz- und Bischöfen und Prälaten als Zeugen mit unterschrieben, enthalten zwar die umständlichste Wegebeschreibung eines jeden Courses, aber die Oerter selbst sind entweder in den langwierigen Kriegen zerstört oder ihr alter Name ist ohne Nachricht erloschen und verändert worden, wie die spanischen Geschichtschreiber Juan Mariana (1610) und de Ferreras (1727) oft gestehen.

Dennoch sind die Beweise in jenen Urkunden w) von den vorhanden gewesenen römischen Coursen oder Veredis wichtig, wenn gleich in den steten Kriegen sich keine Art eines Postwesens bilden konnte, und Spanien sich mit der alten Cours-Anstalt behalf, welche Karl d. Gr. aus Deutschland durch Frankreich

w) Zur Probe ein Auszug der ersten Urkunde im Tomo IV. Centuria IV, Append. fol. 448 v. — Escritura XXIX: „Era DCCCXXVIIII. „unctus est in Regno praedictus Rex Magnus Aldefonsus „XVIIII. Kalen. Octobris, eraque supri Anni Regnum ejus III. „Arabum exercitus ingressus est Asturias cum ducem quendam nomine Mugayt etc. etc. Et descendit (nämlich die Vereda, die Cursstraße) ad illum portum de Donati, et descendit ubi intrat arrogio, quae dicent rubisco in Sylet, et conclude per illum arrogium di Rubiscum et pergit per illo „quae exiit in donati ad illas veredas de Mamonela, et „pergit per illa vereda antiqua, usque vadit ad terra „Tremu et item per illa lucensa, quae descendit ad ille fontano de Mauteta et feret in ipsum riuolum, quae dicent „Neyris etc. etc. quae jacent contra parte de Mineo sub „illa vereda, quae descendit ad ambas mistas etc. etc." Wer vermag das zu erklären, wenn der Rubiscus, Arrogius, wenn Mamonela, die terra Tremu, Mauteta, Neyris und das: ab ambas mistas den größten Geographen unsrer Zeit hier in Berlin unbekannt sind und in keinem alten geographischen Werke und Glossario stehen? Der Syl ist ein Fluß in Gallizien, der in den Minho (hier Mineo genannt), mündet.

und Spanien — was er zum Theil beherrschte — von neuem hatte einrichten lassen und auf seine Kosten unterhielt. Nach Karls Tode wurde wohl wenig Werth darauf gelegt, denn die Geschichtsbücher gedenken ihrer nicht einmal. Dies Schweigen wird jedoch durch die Ereignisse erklärt, in welchen keine Einrichtungen für Briefsenden und Reisen entstehen konnten. Die damaligen hochgebildeten, mächtigen Hauptbewohner, die Araber, wurden so vollständig vernichtet, daß sie nicht einmal einen bebestimmten historischen Namen hinterließen, denn der zwiefache: Sarazene und Maure ist unrichtig x). Nach Abderrhamens Tode gestalteten sich durch Empörungen 4 Sarazenen-Fürstenthümer und 5 besondre spanische Königreiche, sämmtlich der Ursprung aller Verheerungskriege und des Elends der Einwohner, bis 1491 Granada, das schönste und letzte Besitzthum der Mauren, vom Ferdinand und Isabella erobert und von Beiden alle Provinzen Spaniens zu einem Königreiche — nach tausendjährigem Kampfe — vereiniget wurden.

Tausende seiner Einwohner, die reich werden wollten, oder nichts zu leben hatten, schifften nach dem entdeckten Amerika, König Karl I. (als Karl V. Kaiser in Deutschland), vertrieb im Jahr 1525 mehr als 60,000 Familien der Mauren oder Neubekehrten, Moriskos genannt, und ließ 400,000 Juden aus dem Lande jagen, das Habe beider Nationen behielt man zurück. Unter die Barbaren Afrika's verschwand der verbannte Ueberrest jener Tapfern, deren zerfallende Denkmäler — die herrlichen Moscheen in Cordova, der Alcazar in Sevilla und der prachtvolle Pallast Alhambra in Granada — als Zeugen, die Geisteshoheit und Bildung der Ausgerotteten bekunden.

---

x) Sarazenen. Aus dem Arabischen: Sara Wüste, und Scherkon Morgen, also Morgenländer, von den Syrern Wüstenbewohner, jetzt Beduinen, von den Hebräern Mahurim genannt, spanisch los Moros, daher der Name Mohren, auch Mauren, von ihrem spätern Vaterlande Mauritanien, nun Fetz und Marokko. Ursprünglich aus Arabien, dies verdeutscht: Wendland.

Wie konnten also in diesem Jahrhunderte gedauerten Vernichten und Entvölkern ein Schriftwechsel und Senden, mithin Posten — in welchem Sinn man diese auch nehmen mag — vorhanden seyn, die beide doch nur in den Zeiten der Ruhe und des Friedens, und im Walten des Gewerbfleißes, der Wissenschaften, Künste und regen Thätigkeit möglich sind und bestehen können?

König Philipp I. (von Oesterreich, 1504—1506, Schwiegersohn Ferdinands und der Isabella) soll zuerst eine Gattung Postwesen in Spanien errichtet haben (Vischers Zeittafel und Literatur rc. S. 7). Sein Nachfolger, Karl I. (als deutscher Kaiser Karl V.), Fürst der Niederlande und Herzog von Burgund, ernannte im J. 1519 den Niederländischen Postmeister Johann Baptiste von Tassis zum Königl. Spanischen General-Postmeister (s. B. I. S. 110). Von dessen Wirken und Einrichtungen als solcher ist nichts bekannt, auch nichts von der Postverfassung in den Regierungszeiten der drei Philippe, bis Baptistes Urenkel, Eugen Alexander Franz, vom Könige Karl II. im J. 1681 in den Spanischen Fürstenstand erhoben wurde (B. I. S. 106). Wahrscheinlich beschränkte sich dies Taxische Haus auf die Einrichtung der Reitposten von Madrid nach Kadix und Frankreich. Alle Nachrichten schweigen.

Karl starb ohne Erben. Der Enkel seiner Schwester (der Königin von Frankreich, Gemahlin Ludwigs XIV.) zweiter Sohn des Dauphins, Herzogs von Anjou, bestieg in Madrid den 24. November 1700 als König Philipp V. Spaniens Thron durch List und Macht seines Großvaters, der die Angriffe der Mitbewerber und Gegner in dem bekannten Erbfolge-Krieg, durch Politik und Heere bekämpfte. Das Haus Bourbon behielt die Krone.

In dem Gewühl des Umgestaltens vieler Einrichtungen nach französischen Modellen, wurde auch dem Grand und Fürsten von

Taxis die Leitung des ganz unbedeutenden sogenannten Postwesens entzogen, dasselbe für eine Staatsanstalt erklärt und dem Grafen d'Onnata übertragen. Dieser überließ im J. 1708 das gesammte Postwesen dem Marquis de Monte Sacro als eine Pachtung, ganz wie damals im Nachbarlande Frankreich.

Gegenwärtig führt der General-Postmeister die Leitung und Aufsicht über das gesammte Postwesen. Dieser und das Collegium werden Super-Intendanza, bestimmter: La real y suprema junta de apelaciones de los juzgado de correos y postas genannt.

Dies General-Postamt besteht aus dem Sür-Intendanten, den 4 General-Directoren, 4 General-Condatoren, 1 Assessor und 1 Fiskal. Ein Sohn des alten 54 Jahr dienenden Generals Sarabia ist Post-Archivar. Das Posthaus in Madrid ist als ein freistehendes Viereck auf dem großen Platz erbauet.

In jeder Provinz besteht eine untergeordnete Postdirection, und in jedem beträchtlichen Ort ein Postamt. Bis zum Januar 1830 war mit dem General-Postamt auch die Aufsicht und Ober-Leitung des Straßen- und Kanal-Baues vereinigt gewesen, diese ist nun dem Ingenieur-Departement zugetheilt worden.

Die Postgefälle werden zu den Haupt-Staats-Einkünften gerechnet und in die besondern Kassen abgeliefert. Der Ertrag muß wegen der Höhe des Porto sehr bedeutend seyn.

Jetzt besteht die ganze Post-Einrichtung in Spanien auf einem Flächen-Inhalt von 8447 Quadrat-Meilen (nach Hassel) in Reit- (Correos) und wenigen Fahr-Posten (Diligencias), von welchen die von Madrid nach Bayonne, Badajoz, Sevilla, Malaga, Granada, Kadix und den Lustschlössern San Ildefonso, Aranjuez, al Escurial und al Pardo, vom Grafen Florida Blanca eingeführt worden sind. Die Heerstraßen werden von

den Reisenden entweder zu Pferde, oder auf Maulthieren, oder mit Lohnfuhren, Mensagerias, benutzt.

Die Briefposten (Reitposten Correos) werden auf den großen Coursen in einem Kabriolet mit 4 Mauleseln bespannt, fortgebracht, die Briefpakete sind in ein großes Felleisen gepackt; ist die Correspondenz stark, so wird ein zweites Felleisen gefüllt und mitgegeben. Das Manual de Diligencias y Mensagerias (Handbuch, die Postwagen und die Reise- und Güter-Fuhrwerke betreffend) Ende 1823 enthält die Nachricht: „Nachdem der Han„del nach und nach eine dem Fortschreiten der Künste und Wis„senschaften angemessene Ausdehnung erhielt, wurden die öffent„lichen Fuhrwerke in Spanien in der Mitte des vorigen Jahr„hunderts (1740—1760) dadurch verbessert, daß die Bespannung „stationsweise gewechselt wurde, wodurch man eine große „Geschwindigkeit erreichte und darum die Wagen Diligencias „nannte."

Eigentlich wurden die wirklich Königlichen Diligencen (Postwagen) im J. 1769 in der Regierungszeit Karls III. (1759—1788) unter dem Ministerium des so hoch verdienten Grafen Florida Blanca eingeführt, man beschränkte sich vor der Hand auf die Fahrten zwischen Madrid und den Königlichen Lustschlössern. Im Jahr 1788 errichtete man eine fahrende Post von Madrid über Valladolid nach Bayonne, die im Sommer 6 Tage, im Winter etwas längere Zeit unterweges blieb. Die 68 Wagen waren bequem, deren Kasten in Federn hängend und gegen das schlechte Wetter wohl verwahrt, die Sitze gepolstert. Dennoch kamen diese Wagen in Abnahme, die Fahrten hörten auf, und mehrere Unternehmungen, Diligencen- und Landkutschen-Fahrten einzurichten und zu unterhalten, mißglückten, z. B. die des Buenaventura Rocca im J. 1771 von Madrid nach Cadix und Bayonne.

Erst in diesem Jahrhundert, seit 1815, scheinen die Postfahrten Beifall zu finden. In Katalonien nämlich, unter dem nachmaligen Staatsminister Don Pedro Cevallos und dem

General-Kapitän Markis von Campo Sagrado errichtete ein Verein — unter der Firma: Don Ramon Casanovas y Casas — in Barcelona die erste Postkutschen- oder Diligencefahrt von Barcelona nach Reuß, welche als der eigentliche Ursprung der geregelten fahrenden Posten in Spanien zu betrachten ist.

Ein zweiter Postcours wurde angelegt im J. 1818, die Fahrt von Barcelona nach Valencia — und 1819 weiter bis Madrid ausgedehnt. Nun erfolgte die Anlegung der Posten von Madrid 1821 nach Bayonne — 1822 nach Sevilla und Aranjuez — nach S. Ildefonso, S. Lorenzo und Pardo — 1824 von Valencia nach S. Filipe di Jativa und von Barcelona nach Perpignan — 1828 die von Madrid nach Valladolid — 1829 von Madrid nach Guadalaxara, Badajoz, Burgos und von Barcelona nach Saragossa — 1830 von Madrid nach Saragossa — und 1831 von Madrid nach Corunna, von Andujar nach Granada und Mallaga, von Badajoz nach Sevilla, von Burgos nach Santander ꝛc. ꝛc.

Außer diesen Staats-Postfahrten gehen von Madrid theils täglich nach den umliegenden Städten und Lustörtern, theils einigemal wöchentlich Personenwagen nach Calella, Arenys, Mataro, Tarragona ꝛc. ꝛc. und wohin man will. Große Vereine von Fuhrleuten haben sich deshalb gebildet.

Man bezahlt im voraus für die ganze Reise bis zum Endpunkt, für 2 Leguas y) ($1\frac{1}{7}$ deutsche Meile), und zwar für einen Sitz im Innern des Wagens 10 auch 14 Realen (20 auch 28 Silbergroschen Preuß.), im Kabriolet 10—12 R. und oben auf dem Verdeck mit Bank und Rücklehne 8 R. (16 Sgr.). Dem Mayoral (Schirrmeister) gebühren 2 spanische Thaler (2 Thlr. 26 Sgr. 9 Pf.) Personen- und Trinkgeld. Nur Einem Postillon wird das Trinkgeld gegeben, wenn auch mehrere bei dem

---

y) Man rechnet die Leguas zweifach. Entweder 7 auf 4 deutsche Meilen, folglich 1 Legua zu $\frac{4}{7}$ Meilen — oder 20 Leguas, gleich 15 deutschen (geogr.) Meilen, auf 1 Aequatorgrad, mithin 1 Legua zu $\frac{3}{4}$ deutschen M. Die zu $\frac{4}{7}$ ist hier angenommen worden.

Wagen vorhanden sind. Ueberhaupt ist in Spanien das Reisen in den Diligencen (Postwagen) — die Berline auf 4 Rädern, die Chaisen (Silas) auf 2 Rädern, Erstere gewöhnlich mit 7 Maulthieren bespannt — weit theurer als in England und Frankreich. Der Reisende muß einen Postpaß lösen, bekommt ein Passagier-Billet, das zugleich die Vorschriften enthält, welche genau befolgt werden müssen; portofrei sind 25 Pfund Reisegepäck, dessen Werth jedoch angegeben werden muß. Für Kinder unter 7 Jahren wird nichts bezahlt.

Von jedem Orte, in welchem ein Postcours anfängt, gehen die Postwagen zur festgesetzten Stunde nach ihrem Bestimmungsorte ab. Der Mayoral führt die Aufsicht und hat die Verantwortlichkeit während der ganzen Reise.

Auch werden leichte Pakete mit der Anzeige des Werths, von der Post mitgenommen und deren richtige Ueberlieferung verbürgt, ausgenommen bei Brand und Raub, daher jeder Reisende nur das nothdürftige Geld bei sich führen muß. Will der Reisende unterweges zurück bleiben, so gilt sein Personen-Billet auch bei der Weiterreise, wenn in der nächstfolgenden Postkutsche ein Platz frei ist.

Die eigentlichen oder Königlichen Postcourse sind zweifach:

a) große Course, las Postas ó Parados montados, auf welchen die Postmeister, los Duennos de Posta, stets Dienstpferde, auch für Extraposten, bereit halten,

b) kleine Course, Parados no montados, auf welchen nicht die Postverwaltungen, sondern der Magistrat des Orts die Gespanne herbeischaffen muß.

Ein Postcours, eine Postroute, heißt Carrera, eine Station, oder ein Pferdewechsel Parada, diese sind nicht in gleicher Entfernung von einander, daher man in Spanien nicht nach Posten, wie in Frankreich und Süddeutschland, sondern nach Leguas, spanischen Meilen, rechnet und bezahlt.

Für Zehrung und Nachtquartier sorgt der Schirrmeister, denn unterweges wird in bestimmten Posada's (Gasthöfen) oder Ven-

ta's (gemeinen Wirthshäusern) zu Mittag und Abend gegessen und übernachtet, weil die Posten nur bei Tage — von 5 Uhr Morgens bis — 8 Uhr Abends — fahren. Gewöhnlich werden täglich 10 bis 12 Leguas ($5\frac{5}{7}$ oder $6\frac{2}{3}$, und $6\frac{6}{7}$ oder 8 deutsche Meilen) zurück gelegt. Die Diligence fährt von Madrid bis Bayonne $97\frac{1}{2}$ Leguas ($55\frac{5}{7}$ d. M.) die 3 Nachtlager mitgerechnet, nur 4 Tage. Alle Postwagen fahren aus Madrid und den Endpunkten des Courses an bestimmten Tagen und Stunden zugleich ab und kommen an solchen an.

Haupt-Course sind bis jetzt:

Von Madrid

über Aranjuez 8 L. ($4\frac{4}{7}$ deutsche M.) — Valencia $78\frac{1}{2}$ L. ($44\frac{6}{7}$ d. M.) Aufenthalt 20—30 Stunden — Tortosa $107\frac{1}{2}$ L. ($61\frac{3}{7}$) — Tarragona 121 L. ($69\frac{1}{7}$ M.) nach Barcelona 134 L. ($76\frac{4}{7}$ M.) und 6 Nachtlager, 4mal wöchentlich hin und zurück.

" Lerma, 35 L. (20 d. M.) — Burgos $42\frac{1}{2}$ L. ($24\frac{2}{7}$ d. M.) — Vittoria 65 L. ($37\frac{1}{7}$ M.) — Tolosa 42 L. ($46\frac{6}{7}$ M.) — Irun 91 L. (52 M.) bis Bayonne $97\frac{1}{2}$ L. ($55\frac{5}{7}$ d. M.) 4 Nachtlager, wöchentlich dreimal hin und zurück.

Außer dieser Fahrpost geht noch eine Schnellpost wöchentlich zweimal hin und zurück, welche Briefe und Personen befördert.

" Aranjuez 8 L. ($4\frac{4}{7}$ d. M.) — Manzanares $29\frac{1}{2}$ L. ($16\frac{6}{7}$ M.) — Bailen $48\frac{1}{2}$ L. ($27\frac{5}{7}$ M.) — (von hier eine Seitenpost fahrend nach Granada und Malaga) — Andujar $52\frac{1}{2}$ L. (30 M.) — Cordova 66 L. ($37\frac{5}{7}$ M.) bis Sevilla $91\frac{1}{2}$ L. ($52\frac{1}{7}$ d. M.) 4 Nachtlager, 2mal wöchentlich, und von Sevilla nach Kadix eine besondre Post, wöchentlich 3mal,

" Valladolid nach Burgos, wöchentlich 2mal,

" Talavera de la Reyna und Truxillo nach Badajoz, wöchentlich 2mal,

" Guadalaxara, Ariza nach Saragossa, wöchentlich 3mal,

nach den Königlichen Lustschlössern Aranjuez und San Lorenzo, jedes 8 L. und San Ildefonso.

Von Barcelona über Figueras 22 L. (12⅗ d. M.) — nach Perpignan 30½ L. (17⅗ M.) täglich hin und zurück mit 1 Nachtlager, und

über Villa Franca nach Reuß 17¼ L. (9⅗ M.) täglich, mit 1 Nachtlager.

Von Valencia nach San Filipe di Jativa zahlt die Person für einen Platz im Innern des Postwagens 32 Realen (2 Thlr. 4 Sgr.) und auf dem Wagenverdeck 28 Realen (1 Thlr. 20 gr.).

Zwischen Kadix und Gibraltar besteht eine Courierfahrt, dreimal wöchentlich und geht 30 Stunden.

Die Wege in Spanien sind größtentheils gut, einige auch trefflich, die Hohlwege mit Mauerwerk gesichert und die Brücken schön und fest gebaut. Nur in Katalonien stehen Meilenpfeiler am Wege.

Ein Verein von Privat-Personen — Compagnie der Königlichen Postwagen — hat die Errichtung beträchtlicher Postcourse unternommen, und zwar voritzt

Fahrposten von Madrid nach Valencia und Bayonne täglich — nach Sevilla, Kadix, Valadolid, Burgos und San Ander — Badajoz — über Guadalaxara nach Saragossa — nach Toledo dreimal wöchentlich, und nach Aranjuez.

Der Verein hat das Personengeld herabgesetzt, größere und bequemere Wagen eingeführt, für eine bessere Bewirthung und Beherbergung gesorgt und will eine zweite oder wohlfeile Klasse des Essens und Nachtlagers beschaffen. Diesem Verein ist durch die Königliche Verordnung vom 14. März 1830 ein Privilegium auf 5 Jahre zur ausschließlichen Anwendung der Pariser Tricycles und einer neuen Art vierrädrigen Kutschen ertheilt worden, welche letztere eine größere Anzahl Reisender, als bisher möglich war, fortbringt.

Die Compagnie ist Willens, eine Diligence von Madrid nach Aldeo Gallage — am linken Tajo-Ufer, Lissabon gegen-

über — zu errichten, bis jetzt geht die Fahrt nur bis zur Gränzstadt Badajoz.

Jeder Postwagen wird von 2, auf unsichern Poststraßen von 3 Mann Infanterie (im Wagen mitfahrend) oder Kavallerie reitend als Bedeckung begleitet, die vom Staat bezahlt werden, und auf bestimmten Stationen wechseln.

Man sollte meinen, in diesem frommen Lande, mit seinen 58 Erzbischöfen, 684 Bischöfen, 11,400 Aebten, 181,000 Klöstern und Abteien, nebst 511,000 Welt- und niedern Geistlichen, auch 400,000 Mönchen und Nonnen, könne, wegen des ewigen Betens, Fastens und Kasteiens und der steten dringenden Ermahnungen zur Tugend und zum unsträflichen Wandel, keine Raub- und Mordsucht aufkommen. Dennoch muß jeder auf der Post Reisende wohlbewaffnet seyn und, wie vorgesagt, nur wenig Geld mit sich führen; überall lauern, einzeln oder in Banden, die verwegenen Straßenräuber (Bondalero's) in Schluchten und selbst auf den unabsehbaren kahlen Ebenen, besonders in beiden Kastilien und la Mancha's, einförmig und still, nirgend ein Baum und Gebüsch. Selbst der Binnenhandel kann, wegen Unsicherheit der Wege, nur, wie im Orient und in Afrika, durch Karavanen betrieben werden. Die Träger (arrieros), sämmtlich bewaffnet wie zu einem Feldzuge, sammeln sich in Gesellschaften und brechen an einem Tage auf, unterweges schließen sich Reisende an und mehren die Anzahl und Macht, dem sie Beduinenmäßig umkreisenden Raubgesindel Gegenwehr zu bieten. Außer dieser Gefahr sind noch auf Andalusiens Weideplätzen die schrecklichen Stiere zu fürchten, welche heerdenweise in ungezähmter Wildheit herumschweifen, und nichts, auch weder das Feuer, noch den Knall der Büchsen scheuen, vielmehr noch wüthender auf das ins Auge gefaßte Ziel losstürzen.

Von Frankreich nach Spanien führen über die waldigen Pyrenäen zwar mehr als 100 gangbare Wege, aber nur 7 für Wagen und 2 Hauptstraßen, nämlich die eine von Bayonne über Bidart, St. Jean de Luz und Arogne nach Irun in Spanien —

und Nationen blühten, welche durch nun offenkundige bewährte Zeugnisse — ihre Denkmäler — eine Gewißheit von dem vormaligen Daseyn längst untergegangener Reiche bewirken, wie sie Europa über den Zustand seiner Ur-Einwohner in grauer Vorzeit nicht zu gewinnen vermag.

Vielleicht werden uns bald neue und gewagte Streifzüge der Reisenden aus den gefundenen Denkmalen noch mehr und klarer die Wunder, die Künste, Verfassungen und Einrichtungen längst vergessener Geschlechter aufdecken, die wir kaum muthmaßten, dann das nur Geahnte als wirklich bewahrheiten und zeugen, welche mächtige Völker sich da bewegten. Sie werden uns beweisen, daß sonst ein reges Leben in jenen ungeheuern Landstrichen b) waltete, eine dichte Bevölkerung wimmelte, und Monarchieen prangten, da, wo jetzt wilde Oeden sich ausbreiten, oder in ganz später Zeit, vor kaum dreihundert Jahren, eine wahnsinnige Glaubenswuth, die Gier nach Gold und Raub, die tiefe Barbarei und die schreiendsten Gräuel und Missethaten der spanischen und portugiesischen Eroberer und Statthalter, des Clerus und der zuströmenden Schwärme ruchloser Abentheurer und Ansiedler, die Sitze alter Civilisation so vernichteten und die Urbewohner ausrotteten, daß nur wenige Spuren aufbewahrt blieben.

Obgleich Sprache und Schrift von den Staats-Verfassungen und Anstalten der Verschwundenen jener dunkeln Zeit nicht bis zu uns gekommen sind: so ist dennoch Manches aus den gefundenen Denkmalen zu entnehmen und auf dagewesene Staats-Einrichtungen, selbst auf einen Schriftwechsel und ein

---

b) z. B. Alt- und Neu-Mexiko (Granada) und Californien zusammen 2000 Meilen lang, 600 M. breit, 1,023,106 Quadratmeilen, — Luisiana, 700 M. lang, 1000 M. breit, — Peru 21,662 Quadratmeilen, — Chili 10,440 Quadratmeilen — die Freistaaten 52,191 Quadratmeilen, diese allein schon fünfmal größer als Frankreich mit seinen 10,264 Quadratmeilen Flächen-Inhalt.

in Ordnung, übereilt sich nie im Fahren, gleich den Ex officio-Kranken- und Bauschuttfuhren in Deutschland, und legt in der Regel täglich 8 bis 10 Leguas (4½—5⅓ deutsche Meilen) zurück. In Katalonien sind keine Wagen im Gebrauch, man muß zu Pferde reisen. In Valencia dagegen bestehen Reisewagen allerlei Art und Reitpferde.

Es ist gleichviel, ob man mit eigenen, mit Post- oder Mieths-Pferden reiset. Geschieht es mit Postgespann, so ist in Madrid ein Paß oder Reiseschein für 40 Realen Kupfergeld (2 Thlr. 26 Sgr.) von den General-Postdirectoren, in den Provinzen nur vom Postmeister des Orts, von wo man zuerst abfährt (die Reise beginnt), nöthig, fehlt der Paß, so gibt kein Posthalter (Venteras) ein Gespann. Reiset man also mit Postpferden (Extrapost), so werden z. B. für 2 Pferde und 2 Leguas (1¼ deutsche Meilen) und einen zugedeckten Wagen 2 Escudo 4 Realen (2 Thlr. 19 Sgr.) — für einen halbgedeckten Wagen 14 Realen (28 Sgr.) — für einen offenen Wagen 7 Realen (14 Sgr.), dem Postillon 22½ Realen (1 Thlr. 15 Sgr.) Trinkgeld und 5 Realen (10 Sgr.) für dessen leere Rückfahrt gegeben, in Aragonien und Navarra 1 auch 2 Realen mehr.

Jeder Reisende, welcher mit eigenem Wagen in Spanien ankommt, muß einem alten Gesetze zufolge, im Gränz-Zollamte den zehnten, auch wohl den dritten Theil des von Sachverständigen abgeschätzten Werths seines Wagens, gegen einen Schein baar erlegen, welchen er bei der Zurückkunft vorzeigt, um dagegen das Pfandgeld wieder zurück zu empfangen.

Joaquin und Annibal in Betrachtungen versunken, das derecha (rechts), izquierdo (links), oder ein donnerndes Pronto! (schnell) des Herrn überhören. Voll Wuth ermuntert dieser den Pflichtvergessenen mit den schrecklichsten Knittelhieben, oft bis zum Hinstürzen, zur Aufmerksamkeit.

Da die Hauptstadt a) beinahe im Mittelpunkt des Landes liegt, so wird von derselben ab die Entfernung aller Stationen berechnet. Die Zahlung geschieht, wie vorgedacht, nach Leguas. Von Madrid aus bis zur ersten Station wird jedoch eine Meile mehr, Mille oder Post royale, gerechnet, auch einem Herkommen gemäß, das Decimal-Recht, derecho decimal, d. h. der zehnte Theil des Kostenbetrags als Zuschuß entrichtet.

Will man einen Brief durch einen Courier senden, der den ganzen Weg vollendet, so muß ein Paß von den Ober-Postdirektoren, geht aber der Courier mit den Briefen ins Ausland, von dem Minister-Staats-Secretär und dem Post-Chef gelöst werden. Jeder Courier, wenn er reitet, hat einen Begleiter, für dessen und das Courierpferd 23, in den Provinzen Aragonien und Navarra 24 Realen (1 Thlr. 18 gr.) für jede Legua (¾ d. Meilen) bezahlt werden müssen. Kommt der Abgeschickte nicht wieder zurück, so sind gesetzlich noch 6½ Realen (13 Sgr.) für die Meile und das leer zurück zu bringende Pferd nachzuzahlen, weil angenommen wird, daß ein abgeschickter Courier mit einer schriftlichen Antwort zurückkehre. Fährt der Courier, so bezahlt derselbe für 2 Pferde und 2 Legua 2 Escudo, 4 Realen (4 Thlr. 28 Sgr.), von Madrid aus doppelt.

Wird aber ein Postamt vom Absender beauftragt, einen Courier — in Deutschland Stafette genannt, nur mit dem Unter-

a) Madrid liegt in der Mitte einer großen Sandebne, ohne Baum und Wasser, fast 10 Meilen rund umher kein Garten oder Landhaus, nur einige Hütten und 4 kleine elende Dörfer, alles wüst und öde, sogar das Angebaute ist mit Steinen und Unkraut bedeckt. Von der Samo Sierra her ist die Stadt selbst nur kurz vor dem Thore sichtbar, ihre 50 Thürme sind weder hoch, noch imponirend, man sieht auf den Wegen selten Wagen, Reiter und Fußgänger, an den Marktagen ist einiges Leben, sonst ist die ganze Fläche einsam. (Briefe eines Reisenden.)

schiede, daß Jener durch alle Stationen bis zum Endpunkt geht — abzuschicken, um den Brief zu bestellen: so müssen 15 Realen (1 Thaler) Diäten für jeden Tag seines Aufenthalts im Bestimmungsorte bezahlt werden. Jeder Post- und Privat-Courier muß auf den Hauptstraßen 30 Leguas (17½ d. M.), auf den andern Straßen nur 25 Leguas (14⅞) innerhalb 24 Stunden zurücklegen.

Ganz getrennt und verschieden von diesen Post- und Privat-Courieren sind die

Cabinets-Couriere, los Correos de Gabinete,

welche nur zu außerordentlichen, schnellen Reisen im In- und nach dem Auslande und zwar in den allerwichtigsten Staats-Angelegenheiten bestimmt sind. Sie sollen die Depechen dahin bringen, wo sich der Monarch (z. B. auf Reisen) aufhält, alle Privilegien und Befreiungen (die jedoch in der Post-Ordnung nicht benannt sind) genießen, und im Dienst die vorgeschriebene Kleidung mit dem silbernen Königlichen Wappenschilde auf der Brust tragen. Zu diesem Amt der Cabinets-Couriere können nur junge Edelleute, los jóvenes nobles, gelangen. (Ordenanza General de Correos etc. §. 8. et 9. pag. 80 et 81.)

Stafettensenden

von Privat-Personen, im Sinn des deutschen Worts und Brauchs, ist nicht gebräuchlich, das vorstehend angeführte Briefschicken durch einen Post-Courier vertritt die Stelle. Nur die Regierung sendet zuweilen in dringenden Fällen Depechen ab, welche stationsweise durch Postillons befördert werden.

In der Spanischen Post-Ordnung und in den einzelnen alten und neuen Post-Verordnungen dieses Landes kommen die altrömischen Namen: Vereda (Cursstraße) und Veredarius (Courier, Sendbote) nicht vor, auch die Postbeamten in Spanien kennen weder den Namen, noch die Sache. Gleichwohl stehen in den spanisch-französischen und spanisch-deutschen Wörterbüchern: „Veredéro ein Königlicher Eilbote, auch der Befehl,

„den der Courier überbringt — Veréda die Courierstraße — und „per caballos veredários mit Miethspferden.“ Worauf gründen sich wohl diese Angaben?

Als Ferdinand und Isabella ihr Königreich Spanien gründeten, erhob sich dies mächtig und vielversprechend; aber es liegt in seinem Schicksal, in der geistigen Ohnmacht seiner Regierungen, vielleicht auch in deren Unfähigkeit, im bigotten Haß und Abscheu gegen Vernunft und helle Einsicht, besonders in dem blinden Fanatismus und in der allmächtigen Despotie des finstern Clerus, daß sein Glanz und seine Höhe schon im Ausbilden untergehen. Dies gesegnete Land, zwischen zwei Meeren zum Handel so wohl gelegen, hat, im Verhältniß gegen seine Nachbarstaaten Frankreich und England, Einfluß und Macht verloren, den überzeugendsten Beweis davon liefern seine geringen Streit- und Handelskräfte zur See. Das uralte Kadix allein besitzt ein Dampfboot zu Fahrten nach Taragona und Barcelona, und um Reisende und Güter nach Gibraltar, Malaga und Alicante zu bringen, auf ein zweites Dampfboot zur Fahrt von Barcelona nach Palma und Mahon, hat D. Juan Rinals vor 2 Jahren (1830) ein Privilegium auf 5 Jahr erhalten. Wenige Paketboote fahren nach Palma auf Majorka, und aus Kadix und Corunna einmal im Monat nach Havannah auf Cuba, Porto Rico, und Havre. Im Frühling d. J. (1832) sind neue Postschiffe zur Fahrt auf dem Kanal von Aragonien und zwar von Bocal-Real bis Saragossa eingerichtet worden, deren Abgangs- und Ankunftszeit mit der der Schnellposten aus den Kastilischen Provinzen übereinstimmt.

Auf fremden Schiffen werden dem zerrütteten Lande Briefe, Reisende und Bedürfnisse zugeführt und seine Erzeugnisse von ausländischen Dampf-, Paket- und Segelfahrzeugen abgeholt. So kommen Dampfschiffe aus Plymouth, Portsmouth, Falmouth und London, und Handelsschiffe und Paketboote aus Frankreichs und Englands Seehäfen nach Corunna, Vigo, Sevilla, Bilbao und Kadix.

Zwei Meilen weiter ist das uralte Bad der Regenten in Porphyrfelsen gehauen, wie die Tempel der Indier bei Ellohra (s. Abschn. II. Kap 1. S. 12), das Ganze mit Tempeln und durch Kunst gegrabenen Grotten bedeckt, in deren eine man auf einer langen Stufenreihe hinabsteigt.

Auf Cuba, 12 Meilen von Havannah, ist beim Graben eines Brunnens, beinahe 100 Fuß tief, ein vollkommen erhaltenes Gefäß gefunden worden, das mit Bilderschrift bedeckt ist und worauf einige Figuren gemalt sind. Eine derselben hat Aehnlichkeit mit dem Schützen in unserm Thierkreis; sie schießt einen Pfeil auf zwei Menschen ab, die entweder gefesselt sind, oder sich bei den Händen halten. Diese Figuren erinnern lebhaft an die ägyptischen.

Aber von allen Ueberresten der höchsten Civilisation, Kunst und Cultur amerikanischer Urvölker, verdienen die im Staate Guatimala den Vorzug. Sie haben einen eigenen Charakter im Styl und richtigen Verhältniß der menschlichen Gestalt. Die Reste der Stadt Palanqué mit ihren Vorstädten, 20 engl. (4 deutsche) Meilen längs dem Gipfel des Gebirgrükkens, enthalten Festungswerke mehrere Meilen im Umfange und einen Pallast mit einem Säulengange umgeben, 300 Fuß lang, 35 Fuß hoch, das Innere in mehrere Höfe abgetheilt. Alles aus fein behauenen und geglätteten Steinquadern erbauet. Man steigt auf Stufen ins weite Erdgeschoß, Bauwerke, die sich den größten europäischen gleich stellen könnten, Skulpturen, kolossale Figuren, Monumente mit Hieroglyphen, besonders die Basreliefs, erregen die höchste Bewunderung. Die Gruppen sind beinahe wie auf uralten ägyptischen Basreliefs vertheilt, aber die Gesichtsumrisse haben keine Aehnlichkeit mit den frühern Bewohnern

wohner). Die Ruinen finden sich von Entfernung zu Entfernungen bis ins Innere des Reichs, aber alles überdeckt ein undurchdringliches Geheimniß.

Was aber das größte Erstaunen erregt, sind die gepflasterten Wege in diesen Bauwerken, die Plätze, wo wahrscheinlich die Wettrennen und Musterungen der Krieger und öffentliche Ergötzungen gehalten wurden. Nach Süden hin, wird der Geist nach Forschung und Bewunderung noch mehr aufgeregt. Von Puebla in Alt-Mexiko sieht man die Pyramiden von Cholula, welche eine weit größere Grundfläche haben, als die große Pyramide in Aegypten. Diese mächtigen Gebäude, 1½ Meile von Cholula und Otumba — wo vor den Portugiesen 50,000 Einwohner lebten — enthalten in den Grundlinieen 640 Fuß, in der Höhe über 170 Fuß, sie haben in bestimmten Entfernungen Plattformen, auf welche man vermittelst Stufen steigt, völlig in scharfen Vierecken, die obere Plattform ist 38 Fuß breit, mit 10 Zoll dickem Cement belegt.

Tezcuco — 28 Meilen von Mexiko — voll Ruinen seiner uralten Tempel, Palläste und Befestigungen. Hier war der Mittelpunkt der Künste und der Sammelplatz aller ausgezeichneten Männer, welche die zu ihrer Zeit blühenden Wissenschaften lehrten, das Athen Amerika's, das Benares der Braminen in Indien (s. Abschn. II., Kap. 1, S. 13). Jenseits der schönsten Wasserleitung und der Teocalli-Pyramiden liegen die Trümmer des Pallastes der ehemaligen Beherrscher (Kaziken), als Denkmaler der Baukunst der Urbewohner Mexiko's. Ein Pallast im Viereck, jede Seite 1200 Fuß lang, terassenförmig und auf Stufen zu besteigen. Nach dem Umfang zu urtheilen, mußte dies Prachtgebäude mehrere Morgen Landes (Acres) einnehmen, von Basaltsteinen erbauet, jeder Stein 5 Fuß lang, 3 Fuß dick, trefflich behauen und — polirt. Das Cement der Fußböden (Estrich) gleicht in Hinsicht auf Schönheit und Dauer dem Römischen.

Zwei Meilen weiter ist das uralte Bad der Regenten in Porphyrfelsen gehauen, wie die Tempel der Indier bei Ellohra (s. Abschn. II. Kap 1. S. 12), das Ganze mit Tempeln und durch Kunst gegrabenen Grotten bedeckt, in deren eine man auf einer langen Stufenreihe hinabsteigt.

Auf Cuba, 12 Meilen von Havannah, ist beim Graben eines Brunnens, beinahe 100 Fuß tief, ein vollkommen erhaltenes Gefäß gefunden worden, das mit Bilderschrift bedeckt ist und worauf einige Figuren gemalt sind. Eine derselben hat Aehnlichkeit mit dem Schützen in unserm Thierkreis; sie schießt einen Pfeil auf zwei Menschen ab, die entweder gefesselt sind, oder sich bei den Händen halten. Diese Figuren erinnern lebhaft an die ägyptischen.

Aber von allen Ueberresten der höchsten Civilisation, Kunst und Cultur amerikanischer Urvölker, verdienen die im Staate Guatimala den Vorzug. Sie haben einen eigenen Charakter im Styl und richtigen Verhältniß der menschlichen Gestalt. Die Reste der Stadt Palanqué mit ihren Vorstädten, 20 engl. (4 deutsche) Meilen längs dem Gipfel des Gebirgrükkens, enthalten Festungswerke mehrere Meilen im Umfange und einen Pallast mit einem Säulengange umgeben, 300 Fuß lang, 35 Fuß hoch, das Innere in mehrere Höfe abgetheilt. Alles aus fein behauenen und geglätteten Steinquadern erbauet. Man steigt auf Stufen ins weite Erdgeschoß, Bauwerke, die sich den größten europäischen gleich stellen könnten, Skulpturen, kolossale Figuren, Monumente mit Hieroglyphen, besonders die Basreliefs, erregen die höchste Bewunderung. Die Gruppen sind beinahe wie auf uralten ägyptischen Basreliefs vertheilt, aber die Gesichtsumrisse haben keine Aehnlichkeit mit den frühern Bewohnern

am Nil, und scheinen zu einer besondern Menschengattung zu gehören. Von außen stehen in den Mauern menschliche Figuren, von etwa 6 Fuß Höhe, in halberhabener schöner Arbeit. Die Schärpen haben Inschriften. Im Innern der Häuser an den Wänden hängen viereckige kleine beschriebene Täfelchen. Ueberall findet man Bilder en haut relief, hinter ihnen gleiche Täfelchen mit nett gezeichneten Characteren. Alles zeigt, daß der Ort von einem civilisirten, handeltreibenden großen Volke bewohnt wurde, das die Schreibekunst verstand, mithin als Kaufleute wahrscheinlich auch Briefe schrieb und Sendungs-Anstalten haben mußte. In diesen Ruinen fand man kupferne Medaillen mit Figuren, sehr fein mit dem Grabstichel ausgeführt. Diese Masse von Ruinen mit deren Durchsuchung Monate vergehen, ist jetzt von dichten Waldungen umgeben. (A. v. Humboldt, und Obrist Galindo.)

Die Ueberreste von Culhuacan im Staate Chiapta, haben mehrere Meilen im Umfange, ein Basrelief, auf diesem ein Kind mit einem Kreuze (ägyptisches Symbol), mit prächtiger Bildnerei.

Die sonderbaren Köpfe mit großer Nase und zurückgebogener Stirn, die Halbstiefeln oder Caligulae der Römer, die Aehnlichkeit der Götzenbilder mit unterschlagenen Beinen sitzend, denen der Indianer gleich, und die etwas steifen Figuren scheinen sich der Religion der vormaligen Aegypter zu nähern, dennoch findet man deren Baukunst und Hieroglyphen — das Kreuz ausgenommen — hier nicht, und der Palanquener spitzige Köpfe unterscheiden sich von allen bekannten Völkern.

Die Ruinen eines mit Bildsäulen gezierten Tempels von Copan — die mit Säulen geschmückte Höhle von Tibulca im

Hondurasstaat — die Ruinen auf der Insel Peten, dem alten Wohnsitz der sehr gebildeten Nation Itsaix — die Trümmer der Stadt Utallan von wunderbarer Größe — der eine Pallast der Könige von Quiche, 728 geometrische Schritte lang und 326 breit — Trümmer uralter Festungen, über 12 an der Zahl — alles erinnert an die Macht und den Glanz der vorübergegangenen Völker, über welche alle Nachrichten schweigen.

Als Hernando Cortez — der Eroberer Mexiko's — bald nach seiner ersten Landung bei Ulloa, 1519 — mit seinem kleinen Heer in das Gebiet Zampoalla einrückte, fanden die Spanier in den Tempeln auch mexikanische Bücher (in Bilderschrift), deren drei auch vier in jedem Tempel waren und die man für Vorschriften über Religions-Gebräuche hielt. Ein jedes war aus dünnem gefirnißten Zeuge verfertigt, das in Blätter getheilt und in unsrer Bücher- und Bändeform geheftet war. Jedoch der erste Bischof von Mexiko ließ in blinder Religionswuth, den flehentlichen Bitten des Volks zum Trotz, alle damals gesammelten mexikanischen Denkmäler der Geschichte, Literatur und Wissenschaften und die hieroglyphischen Schriften der Azteken (Urvolk der Amerikaner) verbrennen. Alle literarischen Schätze in Dichtung und Prosa sind mit dem Namen der Verfasser und ihrer Zeit untergegangen.

Der unermüdliche Abt Clavigero und die alten spanischen Schriftsteller sprechen von der Zahl und dem Glanz der Städte, von den vorgefundenen Reichthümern, der Bevölkerung und hohen Culturstufe der durch die wüthende Raubsucht und wilde fanatische Dummheit zerstörten Reiche und aller Denkmäler verwichener Jahrtausende.

B. Süd-Amerika.

Peru, das Wunderland Amerika's, mit seinen Erdbeben, Goldgruben, Bergen und in den Eisregionen mit seinen Schneekoppen, welche fast die Höhe des Dholagir der Himmalayan in Thibet c) erreichen, ward regiert von Fürsten (Ynka's) oder Königen, welche mächtige und volkreiche Provinzen (Cuzko, Colla, Quito rc.) sich unterjochten und eine Monarchie bildeten, welche an Größe die jetzigen in Europa übertraf.

Peru muß in grauer Vorzeit der Sitz der ersten Cultur Mittel- und Süd-Amerika's, besonders zwischen der doppelten Kettenlinie der Anden, gewesen seyn, deren eingeschlossenes Thal im Mittelpunkt 12,000 Fuß über dem Meerspiegel erhaben ist. Im Norden dieses Thals liegt der berühmte See Titizaka, dessen Umgebung das Stammland der Ynka's und der Civilisation war. Der Sage nach sey vor vielen tausend Jahren aus einem andern Lande der erste Ynka Manco Kapak, ein Kind der Sonne, (peruanisch: Viracocha) nach Peru gesandt worden, die Wohlfahrt der verwilderten und unter einander feindseligen Völker zu befördern, er habe Sitten, Religion und Gesetze eingeführt und die Hauptstadt Kusko oder Cuzko, (auch Tumbezer) mit dem überaus prächtigen Sonnentempel und den Pallast der Könige erbauet. Seine Nachfolger erweiterten das Reich durch viele Eroberungen und verherrlichten dasselbe durch Einführung der Wissenschaften und Anstalten.

Alle spanischen Schriftsteller aus der Periode der Entdeckung Amerika's, als Gomarra, Xeres, Zarate rc. rc. sprechen

---

c) Nach den genauen Messungen, besonders Pentlands, sollen die Nevados (Schneegipfel) Sorata und Illemani in den Gebirgen von Ober-Peru 24,580 Fuß hoch seyn, folglich an Höhe den Chimborasso (20,158 F.), um 4,422 F. übertreffen, und mit der höchsten Spitze der Himmalaya, dem Dholagir, 26,862 F., die beiden höchsten Gegenden unsrer Erde seyn. Gerade in jenen Schneeregionen waren die nun verschütteten Goldminen der alten Peruaner.

mit Bewunderung von den unermeßlichen Werken, welche die Landesfürsten haben aufführen lassen, um Gegenden, welche gegenwärtig unfruchtbar sind, mit Wasser zu versorgen, denn der größte Theil Peru's besteht aus steilen Gebirgen und Sandebnen, die des Regens entbehren, jener besitzt nur seichte Waldbäche. Der König ließ Berge ebnen, diese rund herum terrassiren, und längs dem Abhange derselben drei gemauerte Wasserleitungen, jede 120 Stunden (60 Meilen) lang von behauenen Steinen aufführen!! Von diesen herrlichen Bauwerken sieht man nur noch die bewundernswürdigen Trümmer, rund umher dürre Wüsten, wo sonst bewässerte große Grasplätze und Kornfelder lagen.

Der letzte regierende Ynka war Atabaliba, von Andern Atahualpa genannt, welchen der schreckliche Statthalter, Marquis Franz Pizarro d) am Festtage der Kreuzes-Erhöhung, den 14. September, nach einigen Schriftstellern den 10. Mai 1533 Morgens erdrosseln ließ, am Abend vorher hatte der unglückliche Monarch — ohne ein Spanisches Wort zu verstehen — sich taufen lassen, um nicht lebendig verbrannt zu werden, wie sein Todes-Urtheil lautete. Pater Vincent, der kein Peruanisch verstand, hatte den König durch einen Dollmetscher, der auch nur wenige Worte Peruanisch sprechen konnte, zur Annahme des Christenthums beredet, um das Verbrennen in das Erwürgen zu verwandeln.

---

d) aus Truxillo in Estremadura gebürtig, der älteste Bastard eines Dieners in der Königl. Küche. Er konnte weder lesen, noch schreiben. Im J. 1524 erboten sich drei Wagehälse, der Soldat Pizarro als Hauptanführer — auf ihre Kosten Entdeckungen im Innern Peru's und Chili's zu unternehmen, der Statthalter Peter Arias d'Avila willigte ein. Pizarro beschwatzte mehrere Soldaten zur Theilnahme, Abentheurer, Herumtreiber und Raubsüchtige gesellten sich zu ihnen, er erhob sich zum Hauptmann, Pater Vincent ward mitgenommen und nun drangen sie zusammen in Peru ein, worin vor ihnen viele Spanier umgekommen waren. Glück und Aberglaube der Einwohner begünstigten die Schändlichen im Morden und Verheeren.

Der letzte Abkömmling der Ynka, Diego Tapak Amaru, wurde 1782 — ohne ihm eine Vertheidigung auf die fälschliche Beschuldigung einer versuchten Empörung zu erlauben — hingerichtet, damit, nach spanischen Grundsätzen, kein Ynka-Abkömmling mehr lebe und kein Peruaner einen Sohn der Sonne verehren könne. Noch jetzt betrauern die Unterdrückten in ihren Trauergesängen (Yarbiés) ihre alten Fürsten und deren Glanz und Herrlichkeit.

Brasilien, Paraguay.

Höchst auffallend ist folgende Entdeckung in Brasilien. Nicht weit von Montevideo, am Platafluß, fand ein Pflanzer auf seinem Felde beim tiefen Graben eine Art Grabstein, der eine Gruft von Mauersteinen bedeckte, in welcher 2 Schwerter, ein Helm, Schild und eine übergroße irdene Amphora (Weingefäß) lagen. Auf dem Decksteine stehen noch sehr deutlich die Fragmente der Worte in griechischen großen Anfangs-Buchstaben (hier verdeutscht): — „Zur Zeit der Herrschaft Alexanders, Sohn „Philipps, Königs von Macedonien, in der 106. Olympiade" — (also über 390 Jahr vor Christo). Das Uebrige ist nicht zu entziffern, bis auf den Namen: Ptolom. Auf dem Griff der Schwerter ist von getriebener Arbeit Achill zu sehen, wie er Hector's Leichnam um Troja's Mauern schleift.

Man muß annehmen, daß der in der Inschrift vorkommende Ptolomäus vielleicht der Anführer einer Flotte oder eines Schiffes war, das, vom Sturm ergriffen, durch die Meerenge von Gibraltar getrieben, auf dem Ocean an die Küste von Brasilien verschlagen und hier ein Denkmal errichtet wurde.

Das Gefundene wird in Montevideo aufbewahrt (Allgem. Zeitung von Bogota und Journal des Voyages et archives géographiques, Decemb. 1827). Woher erhielten die Griechen Backsteine und Mörtel in Brasilien, oder hatte das Schiff dergleichen an Bord? Bis jetzt sind in dem verwilderten Brasilien und Pa-

raguay keine Bauwerke ausgegraben und dadurch eine Cultur untergegangener Völker bekundet worden, wie in Nord-Amerika s. C.

C. Nord-Amerika.

In dem 300 deutsche Meilen langen und 700 Meilen breiten Landstrich vom Golf von Mexiko ab, in den Thälern des Missuri, Missisippi und in den weiten Gefilden am Erie-See, im Staate Ohio mit seinem 1500 Fuß breiten Ohioflusse und dem Strome Muskingum, scheinen die Wohnsitze einer zahlreichen Urbevölkerung gewesen zu seyn.

Ueberall in dieser ungeheuern Länderstrecke bemerkt man Ueberreste von Werken, welche von der Stärke, der Volksmenge, dem Genie und der Ausdauer dieser ausgestorbenen Nationen Zeugniß geben. Niemand kennt sie, kein mit der kleinlichsten Sorgfalt betrachtetes Bruchstück, kein Gebein und Metall geben das geringste Licht, weder über die vormals blühende Bevölkerung, noch über den Zeitpunkt, wo sie an den zahlreichen Nebenflüssen des Ohio, Missuri, nach dem Süden und Norden, Osten und Westen sich verbreitet haben.

In allen diesen Gegenden fand man in den Grabhügeln, außer den Skeletten, steinerne Beile, Wasserkrüge, 6 bis 8 Gallonen (1 Gallon 4 Quart) enthaltend, Töpfe und Tassen mit eingedrückten sonderbaren Figuren von Vögeln und vierfüßigen Thieren, Lanzen, Pfeilspitzen und sogar Stücke von Hohlglas und Messingplatten. Diese Metallstücke rühren nicht von Europäern her, und gerade diese Metallversetzung des inländischen Kupfers mit dem nicht einheimischen Gallmey und die geschliffenen Glasstücke erklären, daß die Ausgestorbenen entweder Handel mit andern Völkern trieben, oder in den Künsten so weit vorgeschritten waren.

Die ausgegrabenen Werke — die mehresten am Ohio — schließen Festungsbauten, Erdaufwürfe oder Gräber (Tumuli),

steinerne Gebäude und Mauerwerke, die sich bis 30 engl. (6 deutsche) Meilen hinziehen, von Ziegeln und Erde in sehr beträchtlicher Tiefe, parallele Erdwände, Höhlungen, Felsen mit **Hieroglyphen** und **Inschriften**, Götzenbilder, Muscheln aus andern Ländern, Vasen und **Mumien** in sich. Eine dieser Festungen im Ohiostaat nimmt eine Fläche von 100 Morgen Landes (Acres) ein, ist an der Grundfläche von einer 20 Fuß dicken, 30 Fuß hohen festen Erdmauer und einem 20 Fuß breiten Graben umschlossen. Alle Reisende und Gelehrte stimmen darin überein, daß die gefundenen Bauwerke im Innern Nord-Amerika's nichts mit den Vertheidigungswerken der jetzigen Indianer und Europäer gemein haben, denn sie sind nicht gegen Feuergeschoß aufgeführt, und die Indianer kennen weder Erdwälle noch Gräben, sie verstehen nur Verhaue zu errichten, nämlich Pfähle mit starken Zweigen durchschlungen. In einem ausgegrabenen Hause, 12 Fuß im Viereck, die Mauern von rauhen Steinen, bis zum Fundament eingestürzt, stand noch ein regelmäßig gebauter Heerd, oben auf diesem lagen Kohlen und Asche.

Die in den Grabhügeln — oft bis 15 Fuß lang und 40 Fuß hoch — gefundenen wohlerhaltenen Gerippe hatten den Kopf nach Nordwest gekehrt, die Arme hinter dem Kopf ausgestreckt. In andern Gräbern fand man Gebeine von Personen verschiedener Größe, doch den heutigen großen wohlgebauten Wilden nicht im geringsten ähnlich, denn die Skelette deuteten auf kleine untersetzte Menschen, vielleicht Kinder. Dagegen fand man im Staate Indiana, im Norden des Ohio, in den Gräbern Beinschenkel und Schädel, welche Giganten angehört haben müssen. Alle Gräber sind mit Sorgfalt erbaut, im Innern mit großen flachen Steinen ausgelegt. Zu bemerken ist, daß die heutigen Indianer von dem Gebrauch der Grabhügel nichts wissen und keine Gräber ausstechen.

Ueber allem Diesen standen noch vor 50, 60 Jahren undurchdringliche Waldungen von ungeheuern Buchen, Ulmen, Ahorn, Tulpenbäumen rc. rc. von erstaunlicher Stärke, deren ei-

nige mehr als 400 genau bezeichnete (jährliche) Vegetations-Ringe zählten, viele Stämme, die 5 bis 6 Fuß im Durchmesser hatten. Die Gegenden selbst fast unbewohnt, größtentheils eine weite Wüste, jetzt — von tausend neuen Bewohnern bedeckt.

D. Betrachtungen.

Die Götzenbilder in den Landstrichen Tenessee und Matchez am Missisippi, die Meermuscheln, die Mumien aus den Kalkhöhlen, die unerklärbaren hieroglyphischen Inschriften auf dem berühmten Writing-Rock (Schriftfelsen) im Staate Massachusets sind Gegenstände zu einer Frage

über den Ursprung der Amerikaner,

geworden. Jene Schrift auf dem großen Granitblock besteht aus Zügen aller Art, aus Dreiecken, Rundungen, Kreuzen (das ägyptische Symbol), Schlangen und Menschengestalten. Dennoch scheinen wohl diese Zeichen keine Inschrift zu seyn, denn die zur Schrift angewandten Zeichen erfordern doch eine Richtung, nach der sie zu stellen sind, in diesen Figuren nimmt man aber keine wahr. Eben so wenig ist eine gewisse Spur von einer Verbindung dieser verschwundenen Nationen nach Süden hin zu entdecken.

Völker, die so herrliche Zeugnisse ihres Daseyns, ihrer Aufklärung, Geistesfähigkeiten, Bildung und Bildersprache in den Ruinenmassen — nur nicht ihre Namen und Staatsgeschichte, ihre Abstammung und ihr Fortbestehen — der Nachwelt hinterlassen haben, deren Werke in fast unzugänglichen Wildnissen und tief im Innern der Erde verborgen lagen, bis Bergleute, Pioniere, Pflanzer, Naturforscher, Reisende und Kaufleute vorwärts drangen und sie entdeckten, woher kamen jene Nationen, wo sind sie geblieben und wie sind sie ausgerottet worden?

Alles ist im Dunkel. Wir müssen also bloß Schlüsse ziehen aus Körperbau, Farbe, Sprache, Sitten und Religion, doch auch dies vermag hier Niemand. Nur ist von gründlichen Naturforschern nachgewiesen worden, daß die Strandpflanzen der Südseeländer und Amerika's mit denen von Süd-Asien, Neuholland und Afrika Gemeinschaft haben.

Wodurch sind aber jene angebauten und bevölkerten Länder mit solcher Erdmasse von 10 bis 20, auch 30 Fuß Tiefe so überschüttet und bedeckt worden, daß Bäume, viele Jahrhunderte alt, und undurchdringliche Waldungen darauf wuchern konnten? Ausgebrannte Vulkane sind in diesem Landstriche nicht und Erdbeben dem Indianer fremd. Bestimmt man Anschwemmungen als Ursachen dieser Erdbedeckungen, so gehören alle entdeckte, hoch über der Meeresfläche ragende Trümmer einer Vorwelt und einer Zeit an, die kein Sterblicher zu berechnen vermag.

Cuvier sagt in seinen Ansichten von der Urwelt: Es ist gewiß mehrmals der Fall gewesen, daß schon aufs Trockne gesetzte, von lebenden Wesen bevölkerte Landstriche wieder vom Wasser bedeckt worden sind, vielleicht dadurch, daß sie in Abgründe verschlungen wurden, oder daß die Wasser sich wieder über jene erhoben haben und insbesondere die Oberfläche, welche das Meer bei seinem letzten Rückzuge freigelassen hatte, war schon einmal trocken gewesen und hatte seine Menschen, Thiere und Pflanzen ernährt.

Die Veränderungen (Katastrophen) müssen urplötzlich erfolgt seyn, zahllose uns nun fremde Wesen sind auf immer untergegangen und haben in der Erde nur einige Spuren zurückgelassen. Es ist bewiesen, daß die jetzt lebenden Menschen und Thiere keine Abarten jener untergegangenen sind. Woher kamen diese?

§. 2.

Neuere Zeit. Sendungs-(Post-) Anstalten.

A. Mittel-Amerika.

In dem Tagebuche des Eroberers Hernando Cortez steht: Am grünen Donnerstage (in einer andern Ausgabe: Am Charfreitage) 1519. Unter ihrem (des mexikanischen Statthalters Pilpatoë und des Feldherrn Teutile) Gefolge befanden sich auch Maler aus ihrem Lande, welche gleich bei dem ersten Anblick die (spanischen) Schiffe, Soldaten, Pferde, Geschütz und alles, was sie nur im Lager sahen, mit unglaublicher Geschwindigkeit abzeichneten; sie entwarfen alles, was ihnen vorkam, sehr natürlich mit Farben und Pinsel auf zubereitetes Baumwollenzeug. Teutile ging in sein Lager (Hütten von Baumzweigen) zurück und überschickte von da aus dem (Kaiser) Montezuma die eingezogene Nachricht, nebst den Schildereien und den Geschenken des Cortez.

Ungeachtet der kürzeste Weg von (der Hauptstadt) Mexico bis Ulloa (dem Ankerplatz und Lager des Cortez) 60 spanische Leguas (45 deutsche Meilen) beträgt, so lief des Kaisers Antwort schon am siebenten Tage ein — also 90 deutsche Meilen zu Fuß hin und zurück — und für den Cortez ein Geschenk, das hundert Indianer auf dem Rücken trugen.

Die mexikanischen Monarchen hielten eine große Anzahl Läufer, welche auf allen Heerstraßen durch das ganze Reich vertheilt waren. Man wählte junge rüstige Leute aus und übte sie von Jugend auf im Laufen, sie lösten einander auf dem Wege in eigenen Stationshäusern ab. Die Entfernung dieser Wechselörter war so genau nach dem Maße der menschlichen Kräfte bestimmt, daß der großen Geschwindigkeit ungeachtet, dennoch Keiner gänzlich abgemattet war, wenn ein Anderer in seine Stelle, zum Weiterbringen der Nachricht, trat.

Alles ist im Dunkel. Wir müssen also bloß Schlüsse ziehen aus Körperbau, Farbe, Sprache, Sitten und Religion, doch auch dies vermag hier Niemand. Nur ist von gründlichen Naturforschern nachgewiesen worden, daß die Strandpflanzen der Südseeländer und Amerika's mit denen von Süd-Asien, Neuholland und Afrika Gemeinschaft haben.

Wodurch sind aber jene angebauten und bevölkerten Länder mit solcher Erdmasse von 10 bis 20, auch 30 Fuß Tiefe so überschüttet und bedeckt worden, daß Bäume, viele Jahrhunderte alt, und undurchdringliche Waldungen darauf wuchern konnten? Ausgebrannte Vulkane sind in diesem Landstriche nicht und Erdbeben dem Indianer fremd. Bestimmt man Anschwemmungen als Ursachen dieser Erdbedeckungen, so gehören alle entdeckte, hoch über der Meeresfläche ragende Trümmer einer Vorwelt und einer Zeit an, die kein Sterblicher zu berechnen vermag.

Cuvier sagt in seinen Ansichten von der Urwelt: Es ist gewiß mehrmals der Fall gewesen, daß schon aufs Trockne gesetzte, von lebenden Wesen bevölkerte Landstriche wieder vom Wasser bedeckt worden sind, vielleicht dadurch, daß sie in Abgründe verschlungen wurden, oder daß die Wasser sich wieder über jene erhoben haben und insbesondere die Oberfläche, welche das Meer bei seinem letzten Rückzuge freigelassen hatte, war schon einmal trocken gewesen und hatte seine Menschen, Thiere und Pflanzen ernährt.

Die Veränderungen (Katastrophen) müssen urplötzlich erfolgt seyn, zahllose uns nun fremde Wesen sind auf immer untergegangen und haben in der Erde nur einige Spuren zurückgelassen. Es ist bewiesen, daß die jetzt lebenden Menschen und Thiere keine Abarten jener untergegangenen sind. Woher kamen diese?

---

§. 2.

Neuere Zeit. Sendungs=(Post=) Anstalten.

A. Mittel=Amerika.

In dem Tagebuche des Eroberers Hernando Cortez steht: Am grünen Donnerstage (in einer andern Ausgabe: Am Charfreitage) 1519. Unter ihrem (des mexikanischen Statthalters Pilpatoë und des Feldherrn Teutile) Gefolge befanden sich auch Maler aus ihrem Lande, welche gleich bei dem ersten Anblick die (spanischen) Schiffe, Soldaten, Pferde, Geschütz und alles, was sie nur im Lager sahen, mit unglaublicher Geschwindigkeit abzeichneten, sie entwarfen alles, was ihnen vorkam, sehr natürlich mit Farben und Pinsel auf zubereitetes Baumwollenzeug. Teutile ging in sein Lager (Hütten von Baumzweigen) zurück und überschickte von da aus dem (Kaiser) Montezuma die eingezogene Nachricht, nebst den Schildereien und den Geschenken des Cortez.

Ungeachtet der kürzeste Weg von (der Hauptstadt) Mexico bis Ulloa (dem Ankerplatz und Lager des Cortez) 60 spanische Leguas (45 deutsche Meilen) beträgt, so lief des Kaisers Antwort schon am siebenten Tage ein — also 90 deutsche Meilen zu Fuß hin und zurück — und für den Cortez ein Geschenk, das hundert Indianer auf dem Rücken trugen.

Die mexikanischen Monarchen hielten eine große Anzahl Läufer, welche auf allen Heerstraßen durch das ganze Reich vertheilt waren. Man wählte junge rüstige Leute aus und übte sie von Jugend auf im Laufen, sie lösten einander auf dem Wege in eigenen Stationshäusern ab. Die Entfernung dieser Wechselörter war so genau nach dem Maße der menschlichen Kräfte bestimmt, daß der großen Geschwindigkeit ungeachtet, dennoch Keiner gänzlich abgemattet war, wenn ein Anderer in seine Stelle, zum Weiterbringen der Nachricht, trat.

Die Königliche Bibliothek in Paris besitzt eine höchst schätzbare Sammlung Mexikanischer Handschriften, theils Originale, theils Copieen auf Palmen- und Agavepapier. Die merkwürdigsten sind (in Bilderschrift) der Bericht, welchen Montezuma's Spione über das in Cortez Lager Gesehene abstatteten — und ein Finanz-Etat (Budget) des Kaisers auf einem Blatte, fast 7 Fuß lang und 1 Fuß breit, das Reich ist darauf nach Provinzen abgetheilt. Außerdem ist noch ein dicker Band in folio, mit der Eintheilung des Reichs nach Kirchspielen (zur Zeit des ersten spanischen Vice-Königs) wichtig, darin sind 10,000 Hieroglyphen mit ihrer Aussprache zum Lesen der Bücher. Lord Kinsborough in London will eine Sammlung mexikanischer Handschriften in Steindruck herausgeben.

Bilder waren also die Schriftsprache, und Botenläufer, stationsweise, die Sendungs-Anstalt der Mexikaner.

B. Süd-Amerika.

Alle Beherrscher Peru's, die Ynka's, redeten eine eigene Sprache, welche nicht einmal dem Adel, noch weniger dem Volke gelehrt werden durfte. Merkwürdig ist, daß Botschaften in jener Familien-Sprache mündlich von einer Reichsgränze bis zur andern durch die Chasquis, (Botenläufer des Fürsten) gebracht wurden, solche mündliche Nachricht bisweilen durch den Mund von mehr als 100 Menschen und über mehrere 100 Meilen lief und kein Ueberbringer die telegraphische Mittheilung verstand. Die Ynkasprache ging in der zweiten Generation, nach der Eroberung Peru's durch die Spanier, unter.

Die Sprache, welche jetzt die Indianer reden, ist das Quechuan, oder die allgemeine der Peruaner. Buchstaben hatten sie nicht, nach dem Berichte der spanischen Geschichtschreiber, sondern in der Stelle der Schrift und Briefe, ihre Quipos oder Knotenschnüre. Diese waren aus baumwollnen Strähnen

geflochten, deren Farben und die Verschiedenheit des Schürzens oder der Knoten den oft sehr geistreichen Inhalt bedeuteten, welchen jedoch nur die Ynka's und die Statthalter verstanden. Diese Quipos, auf andre Art geflochten und geknotet, waren die Jahrbücher oder Chroniken eines jeden Orts, die Erklärungen wurden, wie die Sagen und Volkslieder, durch mündliche Ueberlieferung und Auswendiglernen fortgepflanzt. Solche Schnüre dienten auch zu Rechnungen und Kalendern und die Knoten bezeichneten die Zahlen, in denen sich kein Peruaner irrte.

Die Spanier fanden im J. 1527 bei der Eroberung Peru's uralte, von den Landesfürsten erbaute Wege auf abgeplatteten Bergen und ausgefüllten Thälern und Schlünden, und auf dem großen Wege zwischen Lima und Quito Riesenbrücken, die auf stark gespannten Tauen ruhten. Auf diesen geebneten Straßen, besonders aber auf der 500 Lieues (303 deutsche Meilen) langen Hauptstraße waren in der Entfernung von etwa ¼ zu ¼ deutsche Meilen kleine thurmähnliche Häuser von Steinen erbauet, in welchen sich stets sechs Königliche Botenläufer, jene Chasquis, mit ihren Familien aufhielten.

Gerade wie bei den Persern unter Cyrus, liefen diese Fußboten oder Rufposten mit der von einem angekommenen Boten gehörten (also mündlichen) Nachricht, oder dem Befehl des Monarchen, oder einem empfangenen Quipos (Knotenschnur) zum folgenden Wachthause, um solche einem dort wartenden Boten zuzubringen, der sogleich weiter lief. So ging dies Zurufen, Weitersagen und Zubringen fort und fort bis zum Endpunkte.

Diese Chasquis vertraten auch die Stelle der Reit= und Stations=Pferde. Der Abgesandte (Courier) des Ynka, oder eines Statthalters, und jeder vornehme Reisende nach oder vom Hofe setzte sich auf die Schulter des Chasquis — dessen Schnelligkeit im Laufen oft die eines Pferdes übertraf — der, nach erreichtem folgenden Wachthause, noch im Rennen mit einer seltnen Gewandtheit und einem eigenen Schwung seinen Reiter auf die Schulter des ihn ablösenden Läufers warf. Dieser empfing

jenen wie im Flug behende, und lief mit dem aufhockenden Passagier, ohne nur einen Augenblick zu verweilen, fort bis zum folgenden Stationshause. So ging diese Courier-Reiterei in einem Trabe Tag und Nacht von Station zu Station, und mehr als 100 deutsche Meilen wurden innerhalb 24 Stunden zurückgelegt.

Ch. G. Vischer sagt in seiner: Allgemein geschichtlichen Zeittafel des Postwesens S. 8., daß im J. 1528 die Nachkommen des Francesco Carapajal — eines der Chefs, die nach der Eroberung von Peru an dem damaligen Bürgerkriege Theil nahmen — neben ihren weitläuftigen Ländereien, auch das Post-Privilegium für Chili erhielten.

Vorstehende Beispiele führen zu der Betrachtung, wie ein und dieselbe Einrichtung bei so ganz verschiedenen Völkern — den Persern, Mexikanern und Peruanern — im Gebrauch war. Es ist kaum glaublich, daß die Amerikaner jemals von der Anstalt eines vor mehr als 2000 Jahre untergegangenen Reichs und eines durch den Süd-Ocean über 3000 Meilen entfernten Landes, Kenntniß haben erhalten können, um nach dem Muster Persiens ihre Rufposten und landesherrliche Botenläufer einzuführen.

Jene uralten indianischen Einrichtungen scheinen jedoch die Richtigkeit der Behauptung zu bestärken, daß aus dem Bedürfniß,

> eine Nachricht, einen Befehl, oder sonst etwas Wichtiges einem Entfernten mitzutheilen und von diesem zu erhalten,

die Einrichtung aller Sendungs-Anstalten hervorgegangen sey. Die Art der Ausführung und die Mittel zum Zweck thun wohl nichts zur Sache, selbst auch der Umstand bleibt, meines

Bedünkens, gleichgültig, ob die Nachricht, der Befehl ꝛc. ꝛc. durch Schrift, Weitersagen, Bilder, Quipos oder andre, dem bestimmten Empfänger verständliche Zeichen, zugebracht werden.

Eben so geben jene verschollene Reiche den Beweis, daß überall da, wo eine Staats=Verfassung bestand, zugleich Sendungs=Anstalten für Mittheilung einer Kunde, der Befehle des Landesherrn, und für das Privatleben ꝛc. ꝛc. eingeführt worden sind. Zudem ist dieser Beweis denjenigen, welche alle Sendungs=Anstalten Posten nennen, noch eine Bereicherung ihrer Meinung, daß schon im hohen Alterthum überall Posten erfunden worden und eingeführt gewesen sind, ohne gerade das Vorbild aus den Anordnungen vormaliger oder noch lebender Völker zu entnehmen oder nehmen zu können.

Bis zum Freiheitskriege der Spanischen Kolonieen in Mittel= und Süd=Amerika in diesem Jahrhundert, bestand die Postverfassung des Mutterlandes Spanien in allen amerikanischen Provinzen.

In den noch nicht ruhigen unausgebildeten neuen Republiken betrug, nach dem Finanz=Etat vom 1. Januar bis zum 30. Junius 1828 die Einnahme vom Seezoll 2,750,000 Dollars (zu 1 Thlr. 13 Sgr. 2 Pf. Preussisch) — von der Münze 91,000 D. und von der Post 107,000 D. sind 153,960 Thlr., folglich in einem Jahre 307,920 Thaler.

C. Nord-Amerika.

Vereinigte Freistaaten.

Revue encyclopédique, 1827. — Columbus, Octoberheft ꝛc. — Leipziger Zeitung, 1827, Nr. 201. — Amerikanische Zeitungen — Polytechnisches Journal — Message of the President of the United Staates, Decemb. 1828. Silliman americ. Journal.

Der ewig denkwürdige Benjamin Franklin ist der Stifter der Post-Anstalten in den Vereinigten Freistaaten, er führte jene zuerst in Pensylvanien mit so glücklichem Erfolge ein, und so ehrenvoll, daß ihn die Staaten, im Namen des Mutterlandes England, im Jahr 1753 zum Chef des Postwesens in Nord-Amerika ernannten.

Nach der Trennung von diesem Mutterlande und nach errungener Selbstständigkeit gehören einer jeden Provinz die Postanstalten als ein Eigenthum und ihr untergeordnet an, im Allgemeinen jedoch der Gesammtheit, d. h. dem ganzen Staat. Denn nach der Constitution vom 4. Julius 1776 und der Bundes-Acte vom 17. September 1787 darf der Congreß — die Gesammtheit der Repräsentanten eines jeden einzelnen der 24 Staaten — nur Verfügungen erlassen, welche

1) sich auf Auflagen beziehen, die zur Vertheidigung und für den Wohlstand der Union — wohin auch das Postwesen gehört — im Allgemeinen nothwendig sind,
2) Geld-Anleihen auf den Credit der Union,
3) den Handel mit fremden Nationen und den Verkehr mit den Indianern einzurichten,
4) Geld zu prägen und dessen Werth, so wie den Werth des fremden Geldes zu bestimmen,
5) Krieg zu erklären,
6) Armeen auszuheben,

7) eine

7) eine Marine zu schaffen und zu unterhalten, und

8) die Miliz zu versammeln, anzuordnen und deren Bewaffnung und Kriegszucht zu beaufsichtigen.

Jeder einzelne Staat macht dagegen in seinem Bezirk die Anordnungen, welche er zum allgemeinen Besten nöthig und zweckmäßig hält, z. B. das Errichten der Post-Anstalten — die in der Regel Nachahmung der englischen sind, — die Verbindung der Posten mit denen der Nachbarstaaten u. s. w.

Im J. 1790 waren nur 75 Postverwaltungen in ganz Nord-Amerika und die Poststraßen dehnten sich nur auf 2000 englische Meilen aus. Nach 36 Jahren, im J. 1826, zählte man schon 6500 Postcomtoire und die reitenden Posten durchliefen in allen Richtungen fast 1,500,000 engl. (321,428$\frac{4}{7}$ deutsche) Meilen.

Der General-Postmeister hat dem Congreß einen Bericht vorgelegt, in welchem die Fortschritte des Postwesens vom J. 1792 bis zum J. 1828, von 5 zu 5 Jahren, angegeben worden sind. Während dieser Zeit hat die Zahl der Postämter von 200 bis auf 8000, und die Zahl der von Posten fahrbaren Wege von 5642 auf 114,536 zugenommen. Die Postverbindungen werden durch die schönen, stets ausgebesserten Straßen, durch die Kettenbrücken und durch die unaufhörlichen Straßen-Neubauten ungemein befördert, nirgends finden sich Gegenstände, die unterweges den Ritt oder die Fahrt hemmen. Nur beim Extrapostfahren tränken die Postillons jedesmal die Pferde und — sich selbst, wenn 4 engl. Meilen zurückgelegt sind und verweilen mitunter oft zum großen Verdruß der Reisenden, besonders zur Winterzeit.

Die Unterhaltung der Briefposten kostete im J. 1790 nur 38,000 Dollars (54,677 Thlr. 20 Sgr. 4 Pf.). Sie ist 1826 auf 4,200,000 Gulden (824,000 Thaler) gestiegen — die Kosten der fahrenden Posten waren in jenem Jahr 1790 nur 22,000

Dollars (31,716 Thaler) im J. 1827 schon 800,000 Dollars (1,151,111 Thaler).

Der Postmeister-Antheil war von 8000 Dollars (11,511 Thaler) im J. 1790, nach 36 Jahren auf 400,000 Dollars (575,555 Thaler) gestiegen.

Nach amtlichen Berichten betrug der reine Gewinn oder Ueberschuß beim Post-Departement der vereinigten Staaten

im J. 1790 überhaupt .	76,000 Gulden	(52,186 Thaler),
im J. 1826 „ .	2,400,000 „	(1,648,000 „

Alle Ueberschüsse in der Post-Einnahme sind bisher nur allein zur Verbesserung der Post-Anstalten benutzt worden.

In sämmtlichen Staaten gibt es jetzt 8004 Postbehörden, und die Poststraßen erstrecken sich auf 13 Mill. 700,000 engl. (2,935,714 $\frac{2}{7}$ deutsche) Meilen. — Vom 1. Julius 1828 bis 1829 betrug die Post-Einnahme 1 Mill. 704,418 Dollars (2 Mill. 457,202 Thaler), dagegen die Ausgabe, nämlich:

für Gehalte der Postmeister	559,237 Dollars,
„ die Beförderung der Posten	153,446 „
„ zufällige Kosten	69,249 „
	781,932 „

(sind 1,127,285 Thaler), Ueberschuß 922,486 Dollars (1,329,917 Thaler) (Spenersche Zeit. 1830, Nr 19).

In dem in Boston erschienenen American almanac and repository of useful Knowledge for the year 1830 steht: Der General-Postmeister empfängt 6000 Dollars, andre Nachrichten sagen 37,500 Thaler, 135,000 Francs Gehalt rc. rc. Ueberhaupt sind 7530 Postämter vorhanden — im J. 1789 waren nur 75. Die Ausdehnung der Poststraßen beträgt 105,336 engl. (21,800 deutsche) Meilen.

Sämmtliche Angaben sind aus amerikanischen Zeitungen genommen. Es würde indessen doch befremden, daß bei einer Bevölkerung von 13 Millionen Menschen, von welchen fast vier

Siebentel Handel treiben, die Post-Einkünfte nicht wenigstens auf das Dreifache sich belaufen, wenn nicht die Paket- und Dampfboote jetzt das Hauptmittel aller Sendungen an Briefen, Waaren und zum Reisen geworden wären. Darum sind

die Paketboote und Dampfschiffe

auf den mächtigen Flüssen und Seen Nord-Amerika's von der höchsten Wichtigkeit und der gewinnreiche Einfluß jener Anstalten auf den innern Verkehr des Landes ist nicht zu berechnen.

Nord-Amerika eignet sich zwar die Erfindung der Dampfschiffe zu, denn der Ingenieur Robert Fulton erbaute im J. 1807 das erste Dampfschiff und vollendete die erste Wasserfahrt damit von New-York bis Albani 57 L. in 32 Stunden; aber 19 Jahr vor ihm, 1788, hatte James Taylor in England schon den ersten Versuch mit einem Dampfboot auf dem See Dalswinter gemacht.

In Amerika ist das bis jetzt größte Dampfschiff erbauet worden, es trägt 500 Tonnen (zu 2000 Schiffspfund, 100 Pf. auf 1 Zentner, also 10,000 Zentner), und fährt von Neu-Orleans auf dem Mississippi, Ohio nach Pittsburg am Missouri 2600 engl. (557½ deutsche) Meilen in 22—25 Tagen, welcher Weg sonst mit Ruder- und Segelschiffen nur in 6 Monaten zurückgelegt werden konnte.

Jetzt fahren 220 Dampfschiffe auf dem Mississippi und den 22 Flüssen (Missuri, Ohio, Tenessee ꝛc. ꝛc.), die in ihn münden, die Fahrstrecken betragen zusammen 8440 Meilen, der Tonnengehalt ist auf 38,500, der Holzbedarf auf 880,000 Klafter berechnet worden. Außerdem noch 4000 platte Böte, welche jährlich die Flüsse befahren und 160,000 Tonnen enthalten, 40 auf dem Kanal von Long-Island, auf der Hudsons-Bay, ohne die vielen, welche auf dem St. Lorenzflusse und den großen Seen benutzt werden. Im J. 1829 waren überhaupt 342 Dampfboote im Dienst. Sonst dauerte eine Wasserfahrt von Neu-Orleans nach Louisville,

150 Postmeilen, drei Monat, gegenwärtig wird solche weiter hinauf bis Cincinati 1600 engl. (320 deutsche) Meilen, in 12 Tagen aufwärts, in 7 Tagen abwärts vollendet. Gegenwärtig gehen Paketboote und Dampfschiffe von New-York nach Pensacola, Neu-Orleans und Havannah.

Ein Dampfboot auf dem Mississippi fährt von Louisville in Kentucky nach Neu-Orleans, 094 geogr. Meilen, mit voller Ladung aufwärts in 8 Tagen 2 Stunden, stromabwärts in 4 Tagen 22 Stunden — und von New-York bis Detroit 763 engl. (163½ deutsche) Meilen stromaufwärts in 4½ Tag, abwärts zuweilen in noch nicht 50 Stunden.

Die Reisekosten sind bedeutend; so werden z. B. von Baltimore nach Philadelphia 99 engl. (21 deutsche) Meilen, mit Kost 8 Dollar (11⅓ preuss. Thaler) — ohne Kost 6 Dollar (8⅔ Thaler) — von Baltimore nach Norfolk 280 engl. (60 deutsche) Meilen 10 Dollar (14⅙ Thaler) mit Kost bezahlt, man ist 2 Tage und 1 Nacht unterweges.

Man hofft, binnen höchstens 10 Jahren auch die großen Landseen zu befahren und eine Verbindung mit dem Stillen Meer, nach der Durchgrabung der 12 Meilen breiten Meerenge von Panama, mittelst eines Wasserweges nach China und Neuholland, für Dampfboote zu schaffen.

Für Rechnung der Post sind schon viele Dampfschiffe im Gange, sie vertreten zum Theil die Stelle der Briefposten und zwar auf Kontracte mit den Eigenthümern.

Fuhrwerke

aller Gattungen sind in jeder Stadt vorhanden. In Philadelphia stehen über 600 Personenwagen mit schönen und starken Pferden bespannt, die in einem Trabe stündlich 4 engl. Meilen laufen. Höchst gefährlich ist jedoch auf diesen Fahrten die Wuth der Stages- (Land- oder Personenwagen-) Kutscher, es im Wettjagen

einander zuvor zu thun, bald stürzen die Pferde todt hin, bald bricht ein Passagier den Arm, bald werden alle Reisenden mehr oder minder beschädiget. Tollkühnheit ist ein tief eingewurzelter Charakterzug des Nord-Amerikaners.

Eine gleiche Raserei des Wetteifers beherrscht in noch höherm Grade den rohen wilden Seefahrer. Die ganze Seligkeit der Kapitäne eines Paketboots oder Dampfschiffs besteht in dem Uebersegeln eines andern Fahrzeugs, an Menschenmord und Unglück denkt Niemand, weil jedem Gesunkenen die Freiheit bleibt, entweder aufzutauchen und sich durch Schwimmen zu retten, oder, wenn er dies nicht versteht, durch seine Dummheit zu ertrinken.

Mitunter werden große Wetten von den Kapitänen eingegangen. Die Dampfboote auf dem Delaware und Mississippi sind im ewigen Wettstreit begriffen, was häufig die Passagiere großer Gefahr aussetzt, denn die Kessel werden überheizt und bersten daher häufig. Die Zeitungen sind voll von Unglücks-Nachrichten aller Art. Das Dampfboot Nord-Amerika machte oft 18 engl. (3⅝ deutsche) Meilen in einer Stunde und hat einmal 20 Meilen (4¼ deutsche) in einer Stunde zurückgelegt (Corresp. Nachricht im Morgenbl. 1829, Nr. 235, S. 938).

Das Personengeld ist theurer, als in Deutschland; aus Baltimore gehen täglich Postkutschen auf den herrlichsten Landstraßen ab, man bezahlt für 16 deutsche Meilen und einen Sitz im Wagen 8 Dollars, sind 11⅓ Thaler.

In Kanada sind die Wege überhaupt gut, der von Quebek nach Montreal ist der vorzüglichste. Sobald im Herbst der erste Schnee fällt, werden Stangen an den Wegen eingegraben, um

150 Postmeilen, drei Monat, gegenwärtig wird solche weiter hinauf bis Cincinati 1600 engl. (320 deutsche) Meilen, in 12 Tagen aufwärts, in 7 Tagen abwärts vollendet. Gegenwärtig gehen Paketboote und Dampfschiffe von New-York nach Pensacola, Neu-Orleans und Havannah.

Ein Dampfboot auf dem Mississippi fährt von Louisville in Kentucky nach Neu-Orleans, 094 geogr. Meilen, mit voller Ladung aufwärts in 8 Tagen 2 Stunden, stromabwärts in 4 Tagen 22 Stunden — und von New-York bis Detroit 763 engl. (163½ deutsche) Meilen stromaufwärts in 4½ Tag, abwärts zuweilen in noch nicht 50 Stunden.

Die Reisekosten sind bedeutend; so werden z. B. von Baltimore nach Philadelphia 99 engl. (21 deutsche) Meilen, mit Kost 8 Dollar (11½ preuss. Thaler) — ohne Kost 6 Dollar (8⅔ Thaler) — von Baltimore nach Norfolk 280 engl. (60 deutsche) Meilen 10 Dollar (14½ Thaler) mit Kost bezahlt, man ist 2 Tage und 1 Nacht unterweges.

Man hofft, binnen höchstens 10 Jahren auch die großen Landseen zu befahren und eine Verbindung mit dem Stillen Meer, nach der Durchgrabung der 12 Meilen breiten Meerenge von Panama, mittelst eines Wasserweges nach China und Neuholland, für Dampfboote zu schaffen.

Für Rechnung der Post sind schon viele Dampfschiffe im Gange, sie vertreten zum Theil die Stelle der Briefposten und zwar auf Kontracte mit den Eigenthümern.

Fuhrwerke

aller Gattungen sind in jeder Stadt vorhanden. In Philadelphia stehen über 600 Personenwagen mit schönen und starken Pferden bespannt, die in einem Trabe stündlich 4 engl. Meilen laufen. Höchst gefährlich ist jedoch auf diesen Fahrten die Wuth der Stages- (Land- oder Personenwagen-) Kutscher, es im Wettjagen

einander zuvor zu thun, bald stürzen die Pferde todt hin, bald bricht ein Passagier den Arm, bald werden alle Reisenden mehr oder minder beschädiget. Tollkühnheit ist ein tief eingewurzelter Charakterzug des Nord-Amerikaners.

Eine gleiche Raserei des Wetteifers beherrscht in noch höherm Grade den rohen wilden Seefahrer. Die ganze Seligkeit der Kapitäne eines Paketboots oder Dampfschiffs besteht in dem Uebersegeln eines andern Fahrzeugs, an Menschenmord und Unglück denkt Niemand, weil jedem Gesunkenen die Freiheit bleibt, entweder aufzutauchen und sich durch Schwimmen zu retten, oder, wenn er dies nicht versteht, durch seine Dummheit zu ertrinken.

Mitunter werden große Wetten von den Kapitänen eingegangen. Die Dampfboote auf dem Delaware und Mississippi sind im ewigen Wettstreit begriffen, was häufig die Passagiere großer Gefahr aussetzt, denn die Kessel werden überheizt und bersten daher häufig. Die Zeitungen sind voll von Unglücks-Nachrichten aller Art. Das Dampfboot Nord-Amerika machte oft 18 engl. ($3\frac{5}{7}$ deutsche) Meilen in einer Stunde und hat einmal 20 Meilen ($4\frac{1}{7}$ deutsche) in einer Stunde zurückgelegt (Corresp. Nachricht im Morgenbl. 1829, Nr. 235, S. 938).

Das Personengeld ist theurer, als in Deutschland; aus Baltimore gehen täglich Postkutschen auf den herrlichsten Landstraßen ab, man bezahlt für 16 deutsche Meilen und einen Sitz im Wagen 8 Dollars, sind $11\frac{1}{3}$ Thaler.

In Kanada sind die Wege überhaupt gut, der von Quebek nach Montreal ist der vorzüglichste. Sobald im Herbst der erste Schnee fällt, werden Stangen an den Wegen eingegraben, um

deren Richtung zu bezeichnen, dem Verirren der Posten und Reisenden vorzubeugen und das Fortkommen zu erleichtern. Im Winter sind Schlitten, Kariolen und viersitzige Wagen, im Sommer einspännige Kaleschen für 3 Personen im Gange.

Jetzt ist im Werke, eine große Handelsstraße von Washington nach Mexiko — etwa 3300 engl. (707½ deutsche) Meilen weit anzulegen. Welch ein Unternehmen!

Anhang.

Australien.

Am 10. Mai 1787 segelten, als Hauptgeschwader, 9 große Transportschiffe mit 1800 theils zum Strange, theils zum lebenslänglichen Gefängniß verurtheilten Verbrechern — Männern und Weibern, auch Jünglingen und Jungfrauen — aus Portsmouth nach Botany-Bay auf Neu-Holland und nach van Diemensland ab, nachdem einige hundert Eingesperrte, während des dreimonatlichen Verweilens, auf den Schiffen gestorben waren.

Vier Kriegs- und zwei Munitionsschiffe geleiteten die ehrsamen Kolonisten, Commodore Philipps war Anführer der Escadre, zum Gouverneur des neuen Staats und zum unbeschränkten Richter über Leben und Tod der Anbauer bestellt. Die Schiffe enthielten außerdem die Beamten, Geistlichen und Garnison, Lebensmittel, Kleidungsstücke jeder Art, Munition, Ackergeräthe und Handwerkszeug, Sämereien, lebendes Vieh, Reiß, Taback, Rum, Spielwerk für die Wilden und andre Gegenstände in großer Menge.

Zu jenem Delinquenten-Corps gesellte sich noch eine Unzahl Freiwilliger, die den Beruf in sich spürten, sich jenseits Amerika glücklich zu machen, weil es diesseits nicht gelingen wollte. Die

Erfahrung sprach und spricht ja von jeher und immer, daß in dem Kleinen und Unmächtig-Scheinenden die Anfänge des Großen und Bedeutenden liegen, wenn man nämlich die Zeit und Umstände wahrnimmt und diese stets im Auge behält. So war es auch dort im neuen gelobten Lande.

Jetzt, nach 45 Jahren seit jener Auswanderung, stehen schön gebaute Städtchen mit dem Hauptort Sidney, wohl eingerichtete Landhäuser, Dörfer und Meiereien da, wo sonst undurchdringliche Waldungen und 6 Fuß hohes Gras jeden Schritt erschwerten. Die in Sidney erscheinende Zeitung meldet unterm 27. Junius 1828: „Zu den Verbesserungsplanen auf der Kolonie gehört die beabsichtigte Einführung von Land- und Postkutschen, welche zweimal wöchentlich zwischen den vorzüglichsten Städten hin- und herfahren sollen. Also der Anfang eines förmlichen Postwesens.“

Dritte Abtheilung.

Vom

Post-Regale.

Inhalt.

Einleitung.

Erster Abschnitt.

Von Deutschlands vormaliger Staatsverfassung.

Zweiter Abschnitt.

Vom Post-Regale.

Einleitung.

Der Name und das Wesen des Post-Regals sind erst vor zwei Jahrhunderten bekannt geworden und nur in Deutschland aufgekommen, zu der Zeit, als die Kaiser die von der italienischen Familie de la Tour et Tassis (von Thurn und Taxis) errichteten Posten verbreiten wollten, den Reichsständen zumutheten, solche aufzunehmen und sie sogar den mindermächtigen Fürsten rechtswidrig aufdrangen.

Im Anfange des jetzigen Jahrhunderts verloren jedoch jene Reichsposten, durch das Reichsgesetz vom 25. Februar 1803 nicht nur ihre Benennung, sondern, durch die in demselben Gesetz ausgesprochene Souverainitäts e)-Erklärung aller Reichsfürsten, auch ihre Wirksamkeit. Die Postanstalten des von Taxis wurden — was sie eigentlich von je an gewesen waren — als ein beschränk-

e) Im diplomatischen und Geschäfts-Styl wird Souverainität geschrieben; so steht dies Wort auch in Heyse's Verdeutschungs-Wörterbuch, in der Real-Encyclopädie und in fast allen juristischen Werken — Neuere Gelehrte und Sprachforscher schreiben dem Französischen gemäß: Souverainetät, auch Souveränetät.

Zweiter Abschnitt.

Vom Post-Regale.

Einleitung.

Der Name und das Wesen des Post-Regals sind erst vor zwei Jahrhunderten bekannt geworden und nur in Deutschland aufgekommen, zu der Zeit, als die Kaiser die von der italienischen Familie de la Tour et Tassis (von Thurn und Taxis) errichteten Posten verbreiten wollten, den Reichsständen zumutheten, solche aufzunehmen und sie sogar den mindermächtigen Fürsten rechtswidrig aufdrangen.

Im Anfange des jetzigen Jahrhunderts verloren jedoch jene Reichsposten, durch das Reichsgesetz vom 25. Februar 1803 nicht nur ihre Benennung, sondern, durch die in demselben Gesetz ausgesprochene Souverainitäts e)-Erklärung aller Reichsfürsten, auch ihre Wirksamkeit. Die Postanstalten des von Taxis wurden — was sie eigentlich von je an gewesen waren — als ein beschränk-

e) Im diplomatischen und Geschäfts-Styl wird Souverainität geschrieben; so steht dies Wort auch in Heyse's Verdeutschungs-Wörterbuch, in der Real-Encyclopädie und in fast allen juristischen Werken — Neuere Gelehrte und Sprachforscher schreiben dem Französischen gemäß: Souverainetät, auch Souveränetät.

tes Monopol des genannten Hauses und als dessen Privat-Eigenthum erkannt und als solches in Schutz genommen. Die Stiftung des Rheinbundes, und die Entsagungs-Urkunde des jetzigen Oesterreichischen Kaisers Franz II. vom 6. August 1806 hoben auch den Streitpunkt wegen der Macht, des Alleinrechts und der Befugnisse der Taxisschen Posten als Reichs-Anstalten, von selbst auf.

Der Grund aller vormaligen Zunöthigungen und Widersprüche, Befehdungen und Gewaltschritte lag in der Deutung des Begriffs: Post-Regal, dessen Erklärung wieder aus dem Ursprunge und dem Wesen der deutschen Staats-Verfassung ganz früher Zeit entnommen werden muß; denn aus jener entwickelte sich eben die Befugniß zum Genuß der Regalien. Eins folgte aus dem Andern.

Es scheint mir nothwendig zu seyn, der Nicht-Sachkundigen wegen, das Wissenswerthe von Deutschlands vormaliger Staatsverfassung, von den Hoheitsrechten und wie die Reichsfürsten zur Ausübung derselben gekommen sind, vorangehen zu lassen, damit das Folgende auch von denen besser verstanden werde, welchen aus frühern Jahren und Studien der Staatskunde, so Manches nicht mehr erinnerlich seyn möchte.

Erster Abschnitt.

Von Deutschlands vormaliger Staats-Verfassung.

Geschichte der Deutschen vom Prof. C. A. Menzel — desgl. vom Dir. Straß — Teutsches Staatsrecht vom G. R. Schmalz — Staaten-Geschichten von verschiedenen Schriftstellern — Dr. Büsching Einleitung in die Geschichte des deutschen Reichs, S. 33, 84 u. f. — Abhandlungen der Prof. Hasse, Mannert über Reichsstände rc. — Grundsätze des deutschen Privat-Rechts v. Prof. Runde in Göttingen — Convers. Lexicon B. VIII., S. 137 — Dr. Hassel Umriß der sämmtl. Europ. Staaten, B. I. — Statistik v. Meusel, Hptst. II., Abschn. X. — J. Hübner Geographie, Th. III., S. 920 u. f. — Pütter Staatsverfassung des teutschen Reichs, — und dessen Literatur des teutschen Staatsrechts — v. Gundling Westphäl. Friedensschluß, Th. II., S. 38 — Statistik v. Voigtel, Abschn. III. — C. F. Häberlin Handbuch des Teutschen Staatsrechts, 3 Bände.

§. 1.

Entstehung der Staaten in Deutschland.

Fünf Hauptvölker besaßen den alten deutschen Boden im zweiten und dritten Jahrhundert. Die Franken im Rheinland und Belgien — die Allemannen in Schwaben — die Bojoarier in Baiern, — die Thüringer in Thüringen und Franken — und die Sachsen in Niedersachsen und Westphalen. Jenseits der Elbe lebten die Slaven.

Die Urgeschichte Deutschlands spricht nur von zwei Ständen, von Freien und Leibeignen oder Knechten, d. h. sol-

chen Personen, die auf Lebenszeit zu persönlichen Diensten verpflichtet und nicht Mitglied der Nation waren, auch keinen eigenen Willen hatten. Unter den Freien war kein Adel, die Nobiles der ersten Jahrhunderte waren nicht Adliche, sondern Vornehme, d. h. die Häupter der Gemeinden und Familien, die Richter und Anführer. Solche persönliche Vorzüge konnten jedoch nicht vererbt werden, sondern nur eigenthümliche Güter, diese vermochten aber keinen Stand zu gründen.

Alle freie Männer, welche Grundstücke besaßen, bildeten dadurch allerdings eine Art Adel, aber nur in der Bedeutung des Worts: Grund-Eigenthümer, Odel in den Nordischen Sprachen von Od oder Ad, welches Gut bedeutet, also Odelmann oder Admann, ein Gütermann, Guts-Eigenthümer. Daher bezieht sich auch das Wort: von, allemal auf das Gut, von welchem der Edelmann, d. h. der Eigenthümer, den Namen führt.

Die Genossen einer oder mehrerer solcher Güter oder Marken — Dörfer oder Gemeinden, welche um das Haus ihres Gutsherrn wohnten — mögen sich, während des Friedens, in Gauen (Bezirke) vereinigt und unter Leitung von Vorstehern (Grawen, Seniores) die Angelegenheiten allgemeiner Freiheit, Vertheidigung und Sicherheit berathen, und ein mächtiger Besitzer frei- oder widerwillige Nachbarn unter seinen Schutz genommen haben.

Bei Fehden, Angriffen oder Vertheidigungen leisteten die befreundeten Nachbarn Beistand und empfingen dagegen während der Fehde Unterhalt und einen Theil der Beute, alles mit dem Vorbehalte, dem Hülfegeleisteten zu folgen. Berühmte Krieger machten solche Gefolge sich für immer verbindlich, und traten auch wohl mit ihnen als Unter-Anführer in das Gefolge eines Ober-

Anführers

Dritte Abtheilung.

Vom

Post-Regale.

Solche geschenkte Grundstücke gingen dann in das volle freie Eigenthum ihrer Empfänger über als All-Ode — daher lateinisirt: Allodium, eigenthümliches Gut — jedoch mit der Verpflichtung der Beschenkten, das Reich oder Gebiet des Gebers, Fürsten oder Königs mit Kriegsdienst auf eigene Kosten und mit ihrer aufgebotenen Mannschaft (Unterthanen) zu vertheidigen. Diese Beschenkten und zum Beistand Verpflichteten wurden also Untergebene des Mächtigern.

Dies ist der Ursprung der Allodial- (eigenthümlichen) Güter und der Vasallschaft. Als auch nach und nach die Lehnsverfassung sich ausbreitete und die Freien in die Dienstbarkeit des Königs oder der Kirche, oder der Großen traten, verschwand denn auch die Zahl der Freien und der König ward der Grundherr des ganzen Landes. Als solcher vertheilte er denn ebenfalls Länderstücke an Kriegsleute, oder statt eines Soldes, an Staatsbeamte und an Günstlinge. So kamen denn Alle in die Abhängigkeit von einem Oberhaupte.

b) Staatsbeamte.

Ueber einzelne Distrikte setzte der König Grawen (Grafen, Comes) d. h. von ihm bestimmte Männer, welche Gericht hielten, die Königlichen Gefälle besorgten, und im Kriege den Heerbann (die bewaffnete Mannschaft) ihrer Grafschaft (Gerichtssprengels) führten. Von dieser Gerichtsbarkeit waren aber die Besitzer großer Güter, welche selbst ehrenhafte Dienstleute zu Untergebenen hatten, befreiet, und übten sie in ihren Ländereien selbst aus. Auch diese Gebietenden zogen mit zum Heere des Königs oder Landesherrn.

Die Bestimmung oder Amtsverwaltung jener Grafen (Gerichtsherren) war verschieden, denn es gab

Gau-Grafen oder Richter in ihren Gauen oder Gerichtsbezirken, und zwar nur über die Grund-Eigenthümer, diese dagegen über ihre Hintersassen (Unterthanen) und Leibeigene.

Burggrafen nannte man diejenigen, welche die Burgen des Königs, oder eines Fürsten verwalteten, beaufsichtigten und bei Fehden vertheidigen mußten.

Markgrafen, mit größern Grafschafts- oder Gerichtsbezirken an den Reichsgränzen g).

Pfalzgrafen waren Richter, welche außer ihrer eigenen Grafschaft noch über diejenigen eine Gerichtsbarkeit ausübten, welche unmittelbar unter dem Reichs-Oberhaupt standen. Ihr Amt ging in der Folge an die Herzoge über, mit Ausnahme derer am Rhein, namenlich in Lothringen.

Landgraf scheint eigentlich aus dem Markgraf für den Fall entstanden zu seyn, wo die Reichsgränze über ihr Gebiet hinaus erweitert war. Oft ließ auch der Beherrscher Herzogthümer eingehen und einer ganzen Provinz oder einem Lande einen Grafen als Verweser vorsetzen, der nun den Namen eines Landgrafen erhielt, wie die in Thüringen, Hessen rc. rc.

Ueber eine Anzahl solcher Grafschaften hatte ein

Herzog Ober-Heerführer, (Dux, Duc) den Ober-Befehl. In der Folge beschränkte man die Gewalt derselben nur auf ihre eigenthümliche Gebiete und ihre Macht ging auf alle welt- und geistliche Fürsten über.

---

g) Karl d. Gr. nannte seine Statthalter in der Gascogne: Markis (Marggraf), daher die noch jetzt in Frankreich gebräuchliche Standes-Bezeichnung: Marquis, Marquisat.

Reichs-Freiherren (Reichs-Barone).

Sie waren wie Jene aus der Klasse der Freien, welche aus Stolz und als reiche Besitzer großer Erbgüter verschmäheten, dem Könige persönlich zu dienen, oder ein Staatsamt zu verwalten, und in eine Lehnsverbindung zu treten. Sie machten in spätern Zeiten im süd- und westlichen Deutschland eine eigene Körperschaft aus, und zu ihr gehörten auch die Reichs-Vasallen, welche bloß zum Behuf des Kriegs vom Könige in Dienst genommen wurden, und zum Lohn die Benutzung Königlicher Ländereien (Domänen) erhalten hatten. Ungeachtet der Reichs-Unmittelbarkeit waren alle diese Reichs-Freiherren und Ritter nicht Reichsstände.

---

§. 3.

Reichsfürsten.

Der König war nicht bloß Oberherr aller mit Grundstücken beschenkten Grundbesitzer, sondern als Ober-Anführer im Kriege und Ober-Richter im Frieden, das eigentliche Staats-Oberhaupt und als solches mit

hohen Staats-Beamten zum Behuf der Reichsverwaltung und Besorgung der Domänen (eigenthümlichen, oder Stammgüter des Beherrschers)

und mit

hohen Hof-Beamten, theils zum Prunk, theils zur Bedienung seiner Person,

umgeben. Die geringern Hofbeamten hießen Dienstleute, als persönliche Diener vom Regenten abhängig. Aber auch jeder Fürst und jeder freie Mann hatte solche Dienstleute, unter

diesen Manche, welche freie Allode (eigenthümliche Güter) besaßen.

Die hohen Staats-Beamten — nämlich die Herzoge, Mark-, Pfalz- und Landgrafen, und die wirklichen (nicht Titular-) Grafen mit Land-Eigenthum — wurden, nebst den Erz- und Bischöfen, als die höchsten Stände, als

Reichsfürsten

ausgezeichnet und bildeten die stimmfähigen Mitglieder des Reichstages. Da ihre Besoldung in Reichsgütern, also in Grund und Boden bestand, so wurden auch ihre Staatsämter als Grundstücke behandelt, und dies führte zur Erblichkeit der Aemter und dann zur Verwandlung derselben in Landesherrschaften.

Diese hohen Staats-Beamten hielten bald einen dem Königlichen ähnlichen Hofstaat. Sie strebten fortwährend nach der Erblichkeit ihrer Fürstenthümer und Aemter, so daß am Ende des eilften Jahrhunderts deren Erblichkeit entschieden war. Diese mußte als durchaus nothwendig eintreten, denn so lange die Besitzer der belehnten Grundstücke nicht Eigenthümer waren, und die Dauer und Sicherheit des Besitzes ungewiß blieben, konnte die Landeskultur nicht fortschreiten.

Gerichtsbarkeit und Kriegerdienst mit seinen Unterthanen — früher Heerbann genannt — blieben nun die beiden Punkte des Begriffs eines

Standesherrn oder Reichsstandes.

Darum trachteten die großen Gutsbesitzer nach öffentlichen Stellen und suchten als Herzoge oder Grafen ihre Amtsgüter mit ihren Erbgütern (Allodien) zu vermengen und beide auf gleiche Weise zu behandeln. Dadurch wurden denn in der Folge diejenigen, welche ursprünglich nichts als Beamte des Königs waren, fortan selbstständige Erbfürsten. Nur in Alt-Sachsen und

Reichs-Freiherren (Reichs-Barone).

Sie waren wie Jene aus der Klasse der Freien, welche aus Stolz und als reiche Besitzer großer Erbgüter verschmäheten, dem Könige persönlich zu dienen, oder ein Staatsamt zu verwalten, und in eine Lehnsverbindung zu treten. Sie machten in spätern Zeiten im süd- und westlichen Deutschland eine eigene Körperschaft aus, und zu ihr gehörten auch die Reichs-Vasallen, welche bloß zum Behuf des Kriegs vom Könige in Dienst genommen wurden, und zum Lohn die Benutzung Königlicher Ländereien (Domänen) erhalten hatten. Ungeachtet der Reichs-Unmittelbarkeit waren alle diese Reichs-Freiherren und Ritter nicht Reichsstände.

---

§. 3.

Reichsfürsten.

Der König war nicht bloß Oberherr aller mit Grundstücken beschenkten Grundbesitzer, sondern als Ober-Anführer im Kriege und Ober-Richter im Frieden, das eigentliche Staats-Oberhaupt und als solches mit

hohen Staats-Beamten zum Behuf der Reichsverwaltung und Besorgung der Domänen (eigenthümlichen, oder Stammgüter des Beherrschers)

und mit

hohen Hof-Beamten, theils zum Prunk, theils zur Bedienung seiner Person,

umgeben. Die geringern Hofbeamten hießen Dienstleute, als persönliche Diener vom Regenten abhängig. Aber auch jeder Fürst und jeder freie Mann hatte solche Dienstleute, unter

diesen Manche, welche freie Allode (eigenthümliche Güter) besaßen.

Die hohen Staats-Beamten — nämlich die Herzoge, Mark-, Pfalz- und Landgrafen, und die wirklichen (nicht Titular-) Grafen mit Land-Eigenthum — wurden, nebst den Erz- und Bischöfen, als die höchsten Stände, als

Reichsfürsten

ausgezeichnet und bildeten die stimmfähigen Mitglieder des Reichstages. Da ihre Besoldung in Reichsgütern, also in Grund und Boden bestand, so wurden auch ihre Staatsämter als Grundstücke behandelt, und dies führte zur Erblichkeit der Aemter und dann zur Verwandlung derselben in Landesherrschaften.

Diese hohen Staats-Beamten hielten bald einen dem Königlichen ähnlichen Hofstaat. Sie strebten fortwährend nach der Erblichkeit ihrer Fürstenthümer und Aemter, so daß am Ende des eilften Jahrhunderts deren **Erblichkeit** entschieden war. Diese mußte als durchaus nothwendig eintreten, denn so lange die Besitzer der belehnten Grundstücke nicht Eigenthümer waren, und die Dauer und Sicherheit des Besitzes ungewiß blieben, konnte die Landeskultur nicht fortschreiten.

Gerichtsbarkeit und Kriegerdienst mit seinen Unterthanen — früher Heerbann genannt — blieben nun die beiden Punkte des Begriffs eines

Standesherrn oder Reichsstandes.

Darum trachteten die großen Gutsbesitzer nach öffentlichen Stellen und suchten als Herzoge oder Grafen ihre Amtsgüter mit ihren Erbgütern (Allodien) zu vermengen und beide auf gleiche Weise zu behandeln. Dadurch wurden denn in der Folge diejenigen, welche ursprünglich nichts als Beamte des Königs waren, fortan selbstständige **Erbfürsten**. Nur in Alt-Sachsen und

Baiern (Bojoarien) bestanden schon vor Entstehung der Reichsverfassung erbliche Herzogthümer. Der letzte Mächtige war Thassilo, Herzog von Baiern, den Karl d. Gr. wegen wiederholter Empörungen entsetzte und in einem fernen Kloster sterben ließ. Denn Karls Herrschergeist fand, daß es gefährlich sey, Herzoge über große Landestheile zu setzen, und mächtige Statthalter im Gehorsam zu halten, darum schaffte er überall die Herzoge ab, theilte deren Länder in kleine Bezirke, und ließ diese durch Grafen (Gerichts-Vorsteher und Domänen-Verweser) verwalten. So brach er die Gewalt der Mächtigen und erhob sich zum allein regierenden Monarchen. Aber mit seinem Tode sank das Gebäude der Kraft und des Kaiserlichen Ansehns.

Neben den weltlichen hohen Staats-Beamten galten auch die Erzbischöfe und Bischöfe als Fürsten oder Stände des Reichs. Ihre frühere Theilnahme an Staatsgeschäften zeigten sie schon gleich nach Karls Tode, zur Zeit Ludwigs des Frommen. Sie gründeten ihre geistliche Macht auf den göttlichen Ausspruch h), und erhoben diese geistliche Macht noch über den Thron der Kaiser, darum, weil die Geistlichen das regierende Oberhaupt salbten, krönten und demselben die höhere Weihe ertheilten, mithin die Befugniß zu herrschen nur vom Clerus ausging und verliehen wurde.

---

h) Prophet Jeremias I. v. 7 u. 10: „Der Herr aber sprach zu mir (dem Priester Jeremias) ꝛc. ꝛc.: „Siehe, ich setze dich heute dieses Tages über Völker und Königreiche, daß du ausreißen, zerbrechen, zerstören und verderben sollst, und bauen „und pflanzen."

§. 4.

Erz-Aemter.

Es erhielten die Reichsfürsten einen Zuwachs an Ehre und Macht, wenn sie zugleich mit einem Hofamt bekleidet waren und bei feierlichen Gelegenheiten den Oberherrn bedienen konnten. Diese Ehre des persönlichen Dienstes wurde, vermittelst einer öffentlichen feierlichen Belehnung mit einer Fahne (Banner, Panier), nur den Mächtigsten zu Theil. Zu dieser Zeit wurde das Land noch von Grafen verwaltet und jeder blieb der Diener des Königs, auf dessen Ruf er mit seinen Dienstleuten zur Heerfolge erschien.

Wenn in den frühern Zeiten Einer der Herzoge zum Könige erwählt wurde, so versahen die andern ihren Hofdienst, wie dies zuerst unter den Karolingern Statt fand. Daraus sind in der Folge die

Erz-Aemter der Reichsfürsten

entstanden. (Joh. Monachus Sangalliensis — St. Gallen — in vita Caroli Magni, l. I. c. 9 in der Hahn'schen Samml. der Denkmäler des Alterthums.)

Die Sächsischen Kaiser i) setzten diese Aemter auf Vier — Kämmerer-, Truchseß-, Schenk- und Marschall-Amt. Diese Erzämter wurden jedoch weder einem Herzog für immer und erblich anvertrauet, noch mit dem Herzogthum verknüpft, sondern es hing lediglich von der Willkühr des deutschen Königs oder des Kaisers ab, von wem er bei Feierlichkeiten, z. B. auf Reichstagen, bei Krönungen, Reichsbelehnungen ꝛc. ꝛc. dies oder jenes Reichsamt verwalten lassen wollte.

---

i) die drei Ottonen und die Heinrich I. u. II. von 919—1024.

fühl ihrer Ohnmacht diese Edelleute als Reichsstand, d. h. als Rath und Gehilfe, der nun gleich dem Reichs-Oberhaupte, selbst herrschte in seinen Besitzungen, statt beherrscht zu werden. Jene erhoben diese kleinen Potentaten zu dem so gewichtigen Range, um sie noch fester zu verpflichten und der Kaiserlichen Majestät ergebener, anhänglicher und verbindlicher zu machen.

Unter Heinrich V. (1105—1125) ward jener Vorsatz — die Kaiserwahl — ausgeführt. Die sieben Hauptfürsten Deutschlands, als Reichsbeamten der Krone — der Erzschenk, Erztruchseß, Erzmarschall und Erzkämmerer — und die drei ersten Bischöfe des Reichs eigneten sich die unbeschränkte Wählbarkeit zu. Da also die alte Erb-Monarchie zu Grunde gegangen war, erschien der Kaiser nicht mehr als Oberhaupt nach dem Rechte der Geburt, sondern nur als Vorsteher, und deßhalb ließ er auch gern Hoheitsrechte in die Gewalt der Reichsfürsten übergehen.

Kaiser Friedrich II. (1215—1250) erkannte den geistlichen Fürsten Rechte zu, die sie weit über bloße Besitzer ihrer Reichsländer erhoben. Im Jahr 1232 mußte er dieselben Vorrechte auch den weltlichen Fürsten ertheilen, nach welchen sie hinfort nicht mehr als Beamte des Kaisers angesehen werden konnten, sondern als unbeschränkte Herren ihre Länder und Vasallen regierten. So hatte nun der Höchste des Reichs sich selbst die Gewalt benommen, sich in die Regierung der Reichsstände zu mischen, wenn ihm gleich einige Hoheitsrechte verblieben, die seine Nachfolger entweder allein ausübten, oder einigen Reichsfürsten zu Lehn überließen.

Durch das häufige Erlöschen der Regentenstämme wurde das Wahlrecht der Stände häufiger geübt, und zwar bis zur Mitte des dreizehnten Jahrhunderts von allen Fürsten. Doch blieben in der Folge viele Wahlberechtigten zu Hause, theils um

der kostspieligen und beschwerlichen Reise, theils der sehr häufig eintretenden Spaltungen und Unruhen überhoben zu seyn. Daher ging am Ende jenes Jahrhunderts das Wahlrecht auf die größten und reichsten Fürsten über, welche sich in dem früher gewechselten Besitz der Ober-Hofämter zu befestigen gewußt hatten.

Als Papst Innocenz IV. am 16. Julius 1245 in der Kirchenversammlung zu Lyon, jenen Kaiser Friedrich II. entthronte, mit dem großen Bann belegte und die Wahl des Gegenkaisers Wilhelm, Grafen von Holland, bewirkte m), da forderten sich die sieben mächtigsten Fürsten Deutschlands — Pfalz-Lothringen — Franken, in der Folge mit Brandenburg vereint — Baiern — Sachsen und die drei Erzbischöfe von Maynz, Trier und Cöln — von den übrigen Mitständen und verbündeten sich zur Behauptung des Vorrechts:

„ausschließlich und nur allein hinfort
„den Kaiser zu erwählen und sich deß-
„halb Kur- oder Wahlfürsten nennen zu
„lassen.

Die Mitstände mußten in ihrer beschränkten Macht, selbst beim gemeinsamen Widerstreben, sich fügen.

Karl IV. (1349—1378) setzte in der güldnen Bulle von 1356 die Rechte und das Wesen dieser Wähler fest,

erklärte Deutschland für ein Wahlreich,

und erkannte den sieben Erzämtern: Maynz, Trier, Cöln, Böhmen, Sachsen, Pfalz und Brandenburg, die Wahl des Reichs-Oberhaupts zu.

---

m) Sein Vorgänger Heinrich Raspe, Landgraf von Thüringen, Pfaffen-Kaiser genannt, war schon im ersten Regierungsjahre, 1247, gestorben. Dieser Wilhelm wurde in einem Feldzuge gegen die Friesen, am 12. Januar 1256 erschlagen.

sten Landesfürsten ihren Vasallen statt des Soldes Besitzungen auf Lebenszeit verliehen. Dies ist der Ursprung des Lehnwesens, Lehnrechts, der Lehn- oder verliehenen Güter. Die in der Regel öffentlich und mit Prunk und Feier, mittelst eines Panniers (einer Fahne), vollführte Ueberlassung der Länder wurde Belehnung genannt.

Späterhin wurden von den Kaisern diese nur auf Lebenszeit des Beglückten verliehenen Güter als Erbgut den Söhnen des Belehnten zugestanden, und in der Folge vom Adel selbst durch List, Vorsprache oder eigene Macht für erbliches Eigenthum erklärt.

Die Besitzungen oder Länder dieser Reichsherren waren folglich zweifach, theils Lehn (Feudum), theils Eigenthum (Stammgut, Allodium), vom Oberhaupt geschenktes Gut, in uralten Schriften Friebon, ein freies Rittergut. Auf Beiden haftete von nun an die Landeshoheit, oder Landesherrschaft, d. h.

> die Befugniß, alle Macht und Rechte auszuüben, die nicht dem Reichsherkommen und den Reichsgesetzen entgegenstanden und früher ausschließlich nur vom Kaiser ausgeübt wurden, mithin alle Rechte der höchsten Gewalt (Privilegia libertatis).

Darum enthielt denn auch der Lehnseid das Gelöbniß einer besondern Treue des Beschenkten, nichts zu unternehmeu, was den Nachtheil des Reichs bezwecken und denselben bewirken könne und solle. Oft wurde auch wegen des Blutbanns o) bei den Gütern

---

o) Blutbann, Blutgericht, Todesurtheil, war früher ein Kaiserliches Reservat- (vorbehaltenes Majestäts-) Recht über die vier hohen Rügen (Verbrechen): Mord, Diebstahl, Brand und Nothzucht. Die mit diesem peinlichen Halsgericht beliehenen Reichsstände hießen: Zentgrafen (Judicii centumviralis judex), auch Centgravii, von Centena ein Gerichtsbezirk, Zent — dessen Einwohner aber: Zentbare Leute.

diesen Manche, welche freie Allode (eigenthümliche Güter) besaßen.

Die hohen Staats-Beamten — nämlich die Herzoge, Mark-, Pfalz- und Landgrafen, und die wirklichen (nicht Titular-) Grafen mit Land-Eigenthum — wurden, nebst den Erz- und Bischöfen, als die höchsten Stände, als

Reichsfürsten

ausgezeichnet und bildeten die stimmfähigen Mitglieder des Reichstages. Da ihre Besoldung in Reichsgütern, also in Grund und Boden bestand, so wurden auch ihre Staatsämter als Grundstücke behandelt, und dies führte zur Erblichkeit der Aemter und dann zur Verwandlung derselben in Landesherrschaften.

Diese hohen Staats-Beamten hielten bald einen dem Königlichen ähnlichen Hofstaat. Sie strebten fortwährend nach der Erblichkeit ihrer Fürstenthümer und Aemter, so daß am Ende des eilften Jahrhunderts deren Erblichkeit entschieden war. Diese mußte als durchaus nothwendig eintreten, denn so lange die Besitzer der belehnten Grundstücke nicht Eigenthümer waren, und die Dauer und Sicherheit des Besitzes ungewiß blieben, konnte die Landeskultur nicht fortschreiten.

Gerichtsbarkeit und Kriegerdienst mit seinen Unterthanen — früher Heerbann genannt — blieben nun die beiden Punkte des Begriffs eines

Standesherrn oder Reichsstandes.

Darum trachteten die großen Gutsbesitzer nach öffentlichen Stellen und suchten als Herzoge oder Grafen ihre Amtsgüter mit ihren Erbgütern (Allodien) zu vermengen und beide auf gleiche Weise zu behandeln. Dadurch wurden denn in der Folge diejenigen, welche ursprünglich nichts als Beamte des Königs waren, fortan selbstständige Erbfürsten. Nur in Alt-Sachsen und

Geistlichkeit fanden sich ein zu jenen Berathungen, nachher: Reichstage, Comitia imperialia, genannt.

Zur Zeit Karls d. Gr. wurden die Reichstage in doppelter Gestalt, nämlich als eine Versammlung aller Staatsbeamten, und häufiger als besondre Hoftage der Reichsbeamten einzelner Provinzen gehalten und zwar als berathschlagende Stimmen. Nach dem Erlöschen des Karolinger Stammes veränderten sich allgemach die Stimmen in entscheidende, fast gebietende und der König, als gewähltes Oberhaupt, war an die Meinung der Stände gebunden.

Die Reichstage verblieben auch bei dem wandernden Hoflager der nachmaligen Kaiser, die sich vormals größtentheils in den vornehmsten Reichsstädten aufhielten p), z. B. Karl d. Gr. in Aachen, bis Maximilian I. Wien zur bleibenden Residenz erklärte.

Der Zweck der Reichsversammlungen war also, bei wichtigen Angelegenheiten, welche die Kaiser nicht für sich abmachen wollten oder konnten, zu Rathe gezogen zu werden. Aber was vor den Kaiser und die Reichsstände gehörte, was von jenem allein und unbeschränkt, und was nur mit Einwilligung der Reichsfürsten geschehen könne, war weder durch ein festes Herkommen, noch durch Gesetze bestimmt. Ein schwacher Kaiser mußte daher den guten Willen der Fürsten gewinnen, welche, da sie zugleich Beamtete und Würdenträger (Erzkämmerer, Truchseß, Marschall und Erzschenk) waren, die Beschlüsse ausführten.

---

p) Vor Maximilian I. hatten die Könige und Kaiser kein bestimmtes Hoflager, sie zogen mit ihrem Gefolge von einem Ort zum andern, und die Provinz, in welcher sie sich aufhielten, oder wohin ihre Beamten gesandt wurden, mußte Lebensmittel theils als Tribut, theils als Geschenk liefern, außerdem die durchziehenden Kriegsheere verpflegen, Vorspann und Kriegsfuhren leisten und die Landstraßen ausbessern.

Der Kaiser schrieb die Reichstage aus. Im funfzehnten Jahrhundert wurde Sitte, daß die Kaiser nicht persönlich erschienen, sondern Bevollmächtigte (Commissarien) sendeten, die Reichsfürsten ahmten dem Vorbild nach und schickten ebenfalls an ihrer Statt Botschafter und Gesandte.

Auf Reichstagen versammelten sich oft die Kurfürsten allein, die Fürsten gleichfalls besonders. Auch berief der Kaiser allmählig Abgeordnete der Städte dazu, welche nicht der Hoheit eines Fürsten unterworfen waren, sondern unter dem Namen: Reichsstädte unmittelbar unter dem Kaiser standen. Die Reichsversammlung enthielt demnach drei Kollegien,

a) das Kurfürsten-Kollegium,

b) " Fürsten-Kollegium, zu welchem die immediaten oder Reichsfürsten, die Bischöfe, Prälaten, Grafen und Reichs-Barone gehörten,

c) " Reichsstädtische Kollegium.

Die Stände erschienen durch Gesandte, von denen die Kurfürstlichen: Gesandten der ersten Klasse, also Minister, waren. Des Kaisers Stelle wurde von einem Principal-Commissarius (jedesmal ein Reichsfürst) mit einem Concommissarius, als berathenden Minister, vertreten. Das gesammte Directorium führte Kurmaynz als Erzkanzler durch Germanien oder in ganz Deutschland.

Der schriftliche Antrag des Kaisers über die Gegenstände der Berathung wurde ein Commissions-Decret genannt. Jedes der drei Kollegien berathschlagte abgesondert, der Director eines jeden forderte zum Stimmen auf. Nach der Mehrheit der Stimmen entwarf der Directorial-Gesandte das Conclusum (den Beschluß des Kollegiums). Keine Mehrheit aber galt unter den drei Kollegien selbst, sondern alle drei mußten sich durch Rücksprache vereinigen und für einen Schluß einig seyn. Dann ent-

warf der Kurmaynzische Gesandte nach dem zum Grunde gelegten Conclusum ein Reichs-Gutachten (Suffragium auch Placitum imperii), das dem Principal-Commissarius überbracht wurde. Die Bestätigung von diesem Kaiserlichen Bevollmächtigten hieß ein Reichsschluß (Conclusum Imperii).

Genehmigte der Kaiser das Reichs-Gutachten, so geschah es durch ein Ratifications-Decret, oder den Reichs-Rezeß, auch Reichs-Abschied (Recessus Imperii) genannt, d. h. als Reichsgesetz mit voller Kraft für die Reichsstände und deren Unterthanen; es wurde öffentlich bekannt gemacht und die Reichskanzleien und Archive empfingen Exemplare, um solche aufzubewahren. Vereint als Staatskörper mit dem Kaiser übten also die Reichsstände auf den Reichstagen die höchste Gewalt aus. Der erste Reichs-Abschied, oder das erste Reichsgesetz war in Maynz 1236 vom Kaiser Friedrich II. erlassen worden.

Deutschlands Staats-Verfassung beruhete hienach auf den Reichs-Grundgesetzen, worunter diejenigen Gesetze verstanden werden, welche Vertragsweise zwischen dem Regenten und der Nation durch die Reichsstände über die Regierungsform errichtet worden waren; diese Fundamental-Verträge enthalten das Staatsrecht. Bloße Reichsgesetze hingegen sind solche, welche von den bereits constituirten höchsten Gewalten den Unterthanen zur Befolgung vorgeschrieben worden sind, und diese Gesetze gehören zum Privatrecht.

Von 1663 an dauerten die Reichstage fortwährend bis 1806, wo das ganze Reichswesen sich auflösete.

---

§. 8.

Reichs=Gerichte.

In ganz frühen Zeiten begnügten sich die Fürsten mit Einem Gelehrten, der in Staats-, Lehn= und Gnaden=Sachen Rath gab, und die Antworten und Mandate besorgte, man nannte ihn Kanzler. Als in der Folge die Angelegenheiten wichtiger wurden und die Geschäfte sich häuften, wurden dem Kanzler gelehrte Männer als Beistände und Berathende (Räthe) zugegeben, und dieser Rathsverein (Collegium), da der Kanzler an der Spitze stand, oft Kanzlei betitelt, späterhin aber, wegen seines Aufenthalts am Hofe des Kaisers oder Fürsten, Hofrath, Regierung, und zuletzt Hofgerichte und Gerichtshöfe, welche jedoch eine eigene Behörde ausmachten, nachdem die Kaiser die eigentlichen Staats= und Gnaden=Sachen von den Justiz=Sachen getrennt hatten. (Häberlin, B. 2, S. 436.)

Zu den Staats=Sachen, überhaupt zur Regierung des Reichs und zur Vollziehung der Gesetze hatte der Kaiser den Reichs=Erzkanzler, Kurfürsten von Maynz, der den Vicekanzler ernannte, den einzigen Minister, welchen der Kaiser in Reichs=Angelegenheiten haben durfte.

Zur Ausführung der Kaiserlichen oder Reichs=Befehle waren die zehn Kreise angeordnet, und zwar: Oesterreich, Burgund, Baiern, Kurrhein (alle vier katholisch), — Ober= und Nieder=Sachsen (ganz evangelisch) — Franken, Schwaben, Ober=Rhein und Westphalen (gemischt). In jedem dieser Kreise hatten ein oder zwei der mächtigsten Stände das Kreis=Ausschreibe=Amt oder Direktorium, die Befehle und Executionen auszuführen. Letzteres geschah gewöhnlich durch Hinsenden eines Militär=Commando, das so lange auf Kosten des Verurtheilten verblieb, bis die Buße erfüllt war.

Der vom Kaiser Maximilian I. im Jahr 1495 zu Worms geschlossene Landfriede q) bezweckte, alle Fehden und Räubereien der Burgherren und Stegreifritter ein Ende zu machen. Eben darum war aber auch eine neue Ordnung der Gerichte erforderlich, und Maximilian stiftete in demselben Jahr auf den Antrag der Reichsstände

das Reichskammergericht,

als die Justiz in höchster Instanz, zuerst errichtet in Frankfurt a. M., von dort nach mehrern Reichsstädten, zuletzt 1793 nach Wetzlar verlegt.

In frühen Zeiten hatten die Kaiser schon eigene Gerichte an ihren Höfen, welche Hofrath, Hofgericht genannt wurden. Ueber deren Ursprung sind die Meinungen getheilt, auch wird behauptet, daß in frühen Zeiten diese Reichs-Hofgerichte nichts mit Justiz-Sachen zu thun gehabt hätten. Doch Maximilian bestimmte im J. 1501, dies Collegium, nach dem Vorbilde des Reichs-Kammergerichts, aus Grafen, Rittern und Gelehrten bestehend, um ihm in allen Sachen, welche an seine Person gelangten, mit schriftlichem Gutachten an die Hand zu gehen. Diesen Kaiserlichen Privat-Gerichtsstand verwandelte Kaiser Ferdinand I. jedoch im J. 1559 in ein zweites höchstes Reichs-Gericht,

den Reichs-Hofrath

am Kaiserlichen Hofe in Wien, dessen Beruf es war, über Für-

---

q) war der dritte und letzte. Kaiser Konrad II. (1024—1039) ist der erste Regent, welcher, um den Fehden und Räubereien Einhalt zu thun, den Gottes-Frieden errichtete — Rudolf I. von Habsburg (1273—1291) stiftete den Landfrieden zur Unterdrückung des Faustrechts und der Wegelagerer — und Maximilian erneuerte ihn unter dem Namen: Ewiger Landfriede.

Gütern geschworen. Kurfürsten- und Fürstenthümer-Belehnungen hießen Thronlehne.

Ursprünglich war also die Hoheit der Fürsten und Reichsstände in ihren Ländern von der Kaiserlichen Gewalt ausgegangen und der Kaiser blieb das Oberhaupt, aber seine Macht über das Ganze selbst war in enge Gränzen eingeschlossen, denn **in den wichtigern Dingen war er an die Einwilligung der Reichsfürsten gebunden.** Nur das Vornehmste war ihm geblieben, daß er nämlich zu Gesetzen für das ganze Reich seine Einwilligung geben, oder versagen konnte, und daß die höchsten Reichsgerichte in seinem Namen sprachen und entschieden. Alle wesentliche Regierungsrechte: Gesetzgebung und Vollziehung waren mithin an die Fürsten, Grafen und Reichsstädte (s. folg. §.) übergegangen und Deutschland folglich ein Inbegriff einzelner Staaten geworden, jeder in einer mehr oder weniger beschränkten Form.

---

§. 7.

Reichstage.

Zu wichtigen Anordnungen für das Reich versammelte der König, in der Folge der Kaiser, die Nation, von ihren Grafen und Herzogen, wie im Heerbann angeführt. Hier gab das Reichs-Oberhaupt (der König, nachmals der Kaiser) seine Befehle und vernahm den Rath, die Vorschläge und Anträge seiner Vasallen. Aus diesen gegenseitigen Berathungen (Capitulationen) gingen die Gesetze, Capitularien genannt, hervor. In der Folge entzogen sich die Landsassen (kleine minder mächtige Gutsbesitzer) jenen Versammlungen; nur die Großen, die Herzoge, Grafen und hohe

Zweiter Abschnitt.

Vom
Post-Regale r).

Außer den im ersten Abschnitt genannten Schriften noch: Erklärung des Ober-Appellations-Raths Eichmann in Jena — Preuß. Allgemeines Landrecht, Tit. 3, §. 15, Tit. 14, §§. 20—24 und Tit. 15, Abschn. 4 — U. J. Lübbeke de Regali Postarum Jure, Cap. I., §. 2 — J. P. v. Ludewig über das Post-Recht der Reichsfürsten — v. Beust Post-Regal, Band II. — Posselt über das Postwesen — Wahl-Capitulation, Art. I., §. 8.

---

§. 1.

Was sind Regalien?

Es sind Rechte und Befugnisse, welche dem Beherrscher des Staats **nur allein** zustehen. Sie schließen mithin jeden Gegenstand des Privatrechts aus und gehören eben deßhalb als

---

r) Das Wort: Regale stammt her von der Constitutions-Urkunde, welche Friedrich I. (Barbarossa) deutscher König und Kaiser von Italien, im J. 1153, nach der Eroberung der Stadt Mayland, von einigen Römischen Rechtsgelehrten und Städte-Abgeordneten in Bologna verfassen ließ und die sich mit dem Worte: Regalia anfängt. Diese Constitution (Verfassung) sollte die Rechte bestimmen, welche ihm als Kaiser und König zuständen, sie ist jedoch in Deutschland nie als Reichsgesetz anerkannt worden. (Convers. Lexik., B. VIII., S. 114, Regalien.)

vorbehaltene Befugnisse zu den Majestäts- und Hoheits-Rechten, welche in dem Begriff und Wesen der Staatsgewalt des Regenten, begründet sind.

Als Majestäts-Rechte vereinigen sie in sich:

die höchste Ober-Aufsicht — die Gesetzgebung — Bündnißschlüsse mit fremden Staaten — das Recht des Kriegs und der Friedensschlüsse — die Ernennung zu Staatsämtern und Staatswürden — die Ertheilung des Adels in allen Klassen — die Stiftung und Verleihung der Orden, — das Recht zu säcularisiren s) — das Staats-Kirchenrecht — das Bestätigen der Todes-Urtel und schweren Bestrafungen — die Ueberacht t) — das Milderungs- und Begnadigungsrecht und die ausübende oder vollziehende Gewalt.

Diese zusammen sind der Inbegriff aller einzelnen Rechte, welche die Staatsgewalt, oder die Staatshoheit (Souverainität) bilden, und begreifen zugleich die Pflicht in sich, für die Sicherheit und Wohlfahrt des Staats zu sorgen, um dies aber zu vermögen, muß die höchste Gewalt die Mittel haben.

Der Zweck aller Regierungen ist demnach der Schutz der Freiheit und Rechte aller Unterthanen, dies ist die hohe Würde des Regenten und der Grund aller seiner Souverainitäts-Rechte.

---

s) heißt: Stifte und Klöster aufzuheben und deren Güter einzuziehen.

t) Ueberacht oder Oberacht hieß: Verbannung, Landesverweisung oder Achts-Erklärung gegen Staats- und Majestäts-Verbrecher, zum Unterschiede von der Unteracht, welche von den Gerichten und nur auf einen kleinen Raum beschränkt, ausgesprochen wurde. In dem letzten Jahrhundert wurden Acht und Oberacht gleichbedeutend; im vorhergehenden aber maßten sich die Kaiser alle Achtserklärungen an, wobei freilich politische, oder persönliche Abneigung gar oft die Stelle der Rechtsgründe vertrat. Geistliche und Frauen wurden nicht in die Acht erklärt (verbannt).

Der Unterthan hat dagegen die Pflicht des Gehorsams gegen die Person des Monarchen. (Schmalz teutsches Staatsrecht, §. 316.)

Die besondern Hoheits- oder Regierungs-Rechte, als Zweige der Majestätsrechte, werden eigentlich

Regalien

genannt, und zufolge neuerer Erklärungen in hohe und niedere eingetheilt.

Zu den hohen Regalien gehören drei:

das Zoll- und Accise- oder Steuerwesen — das Post-Regal und das Münzwesen u),

die niedern enthalten:

das Bergwerks-, Stempel-, Forst-, Jagd-, Lotterie- und Geleits-Regal, die Nutzung der Heer- und Landstraßen, Meere, Häfen und Flüsse, das Recht auf heimfallende Lehne, auf verwirkte, Herren- und erblose Güter und Verlassenschaften, auf Geldstrafen v).

Hieraus ergibt sich, daß die Regalien zum Theil eine Art von Abgaben, zum Theil Domänen und eine Finanzhoheit sind, nämlich das Recht: Zu bestimmen, was Jeder für das Ganze des Staats geben soll, und das Gegebene zu verwalten.

Domänen sind die eigenthümlichen Güter des Landesherrn und zwar alte Stammgüter der Vorfahren, ehe sie Fürsten wur-

---

u) Pütter behauptet in seinem Teutschen Staatsrecht, Hptst. 1, §. 188, das Münzregal ist nicht in der Landeshoheit mitbegriffen, sondern ein jeder Stand im teutschen Reiche hat dasselbe, nur insoweit er es rechtmäßig vom Kaiser erhalten hat, oder durch Herkommen — ohne Vorschrift der Gesetze, so oder anders genommen — besitzt.

v) Die Abschoß-, Abfahrts- und Abzugsgelder (gabella emigrationis, jus detractus) sind für ganz Deutschland durch die Bundesacte vom 8. Junius 1815, Art. 18, Nr. 3 aufgehoben worden.

§. 8.

Reichs-Gerichte.

In ganz frühen Zeiten begnügten sich die Fürsten mit Einem Gelehrten, der in Staats-, Lehn- und Gnaden-Sachen Rath gab, und die Antworten und Mandate besorgte, man nannte ihn Kanzler. Als in der Folge die Angelegenheiten wichtiger wurden und die Geschäfte sich häuften, wurden dem Kanzler gelehrte Männer als Beistände und Berathende (Räthe) zugegeben, und dieser Rathsverein (Collegium), da der Kanzler an der Spitze stand, oft Kanzlei betitelt, späterhin aber, wegen seines Aufenthalts am Hofe des Kaisers oder Fürsten, Hofrath, Regierung, und zuletzt Hofgerichte und Gerichtshöfe, welche jedoch eine eigene Behörde ausmachten, nachdem die Kaiser die eigentlichen Staats- und Gnaden-Sachen von den Justiz-Sachen getrennt hatten. (Häberlin, B. 2, S. 436.)

Zu den Staats-Sachen, überhaupt zur Regierung des Reichs und zur Vollziehung der Gesetze hatte der Kaiser den Reichs-Erzkanzler, Kurfürsten von Maynz, der den Vicekanzler ernannte, den einzigen Minister, welchen der Kaiser in Reichs-Angelegenheiten haben durfte.

Zur Ausführung der Kaiserlichen oder Reichs-Befehle waren die zehn Kreise angeordnet, und zwar: Oesterreich, Burgund, Baiern, Kurrhein (alle vier katholisch), — Ober- und Nieder-Sachsen (ganz evangelisch) — Franken, Schwaben, Ober-Rhein und Westphalen (gemischt). In jedem dieser Kreise hatten ein oder zwei der mächtigsten Stände das Kreis-Ausschreibe-Amt oder Direktorium, die Befehle und Executionen auszuführen. Letzteres geschah gewöhnlich durch Hinsenden eines Militär-Commando, das so lange auf Kosten des Verurtheilten verblieb, bis die Buße erfüllt war.

die Belehnung mit einem Reichs-Thronlehn ertheilen,
den Vorsitz auf dem Reichstage führen,
die Huldigung entweder selbst, oder durch Commissarien annehmen,
Universitäten errichten und bestätigen,
Messen bewilligen,
die Reichs-Kammergerichts-Präsidenten, die Richter und einige Assessoren ernennen, und
jedem Reichs-Gutachten entweder seine Beistimmung ertheilen, oder verweigern

konnte. Mehrere Vorrechte fand ich nirgend benannt. Selbst die Kaiserlichen Gesandten bei den Westphälischen Friedens-Unterhandlungen in Münster, 1646—1648 konnten die sämmtlichen vorbehaltenen Rechte eines deutschen Kaisers nicht angeben. Dieser Gegenstand blieb folglich unentschieden und wurde, auf den Antrag der Gesandten, aus den Friedens-Artikeln gelassen, um die vom Kaiserhofe in petto behaltenen Regalien gelegentlich besser benutzen zu können.

---

§. 3.

Regalien der Reichsstände.

Dadurch, daß Deutschland seit Friedrich I. ein Wahlreich geworden, wurde die Macht des Reichs-Oberhaupts immer beschränkter und das Ansehen der Reichsstände zunehmend und mächtig, daher ließ sich der Gewählte auch manche Bedingungen gefallen, um nur die Krone zu erhalten. Die vielen Verleihungen von Hoheitsrechten, welche nach und nach die Kaiser, besonders schon Friedrich II. (1220—1232) an die Großen des Reichs

spendeten, sind der einzige Grund, daß die Ausübung der Regierungsrechte auch auf die Vasallen überging und diesen Hohen zu Theil wurde. Die schwankende Verbindung zwischen ihnen und dem Reichs-Oberhaupte beförderte überdies das Gelingen und die Bestätigung der Anmaßungen. So ging gemachsam ein großer Theil der Königlichen Gewalt in die Hände der Reichsfürsten, und diese übten nun Rechte aus eigener Gewalt aus. Diesem zufolge hatten nun zwar der Besitz und ein Herkommen w) von einigen Jahrhunderten her den Reichsständen manche Rechte der Landeshoheit gesichert, aber der Kaiser und einige Mitstände erhoben Zweifel, was denn wohl ein jedes Reichs-Mitglied befugt sey, in seinem Lande eigentlich für Rechte auszuüben.

Oesterreich und dessen Anhänger wollten allenfalls nur die einem Jeden besonders verliehenen Regalien — Majestätsrechte, — aber nicht den vollständigen Inbegriff aller Hoheitsrechte zugestehen, obgleich Kaiser Friedrich II. im Mai 1232 zu Udine (im Friaul) das Gesetz bestätiget hatte, welches sein Sohn und erwählter Nachfolger, der römische König Heinrich VII. im J. 1220 erließ. Durch dies Gesetz war auch den weltlichen Reichsfürsten die unbeschränkte Landeshoheit oder die Selbstherrschaft der Lehnsträger sowohl in ihrem eigenthümlichen, als in den ihnen verliehenen Besitzungen zugestanden und dadurch eine

neue Staats- und Reichsverfassung
Deutschlands

gegründet worden (s. vor. Abschn. §. 5).

---

w) Herkommen ist: Wenn ohne Vorschrift der Gesetze Handlungen so oder anders vorgenommen werden, weil es schon vorhin in ähnlichen Fällen eben so gehalten worden. Diese Maßregeln werden in Privatgeschäften Gewohnheit (consuetudo), in Staatssachen Herkommen (observantia)

Zweiter Abschnitt.

Vom Post-Regaler).

Außer den im ersten Abschnitt genannten Schriften noch: Erklärung des Ober-Appellations-Raths Eichmann in Jena — Preuß. Allgemeines Landrecht, Tit. 3, §. 15, Tit. 14, §§. 20—24 und Tit. 15, Abschn. 4 — U. J. Lübbeke de Regali Postarum Jure, Cap. I., §. 2 — J. P. v. Ludewig über das Post-Recht der Reichsfürsten — v. Beust Post-Regal, Band II. — Posselt über das Postwesen — Wahl-Capitulation, Art. I., §. 8.

§. 1.

Was sind Regalien?

Es sind Rechte und Befugnisse, welche dem Beherrscher des Staats nur allein zustehen. Sie schließen mithin jeden Gegenstand des Privatrechts aus und gehören eben deßhalb als

r) Das Wort: Regale stammt her von der Constitutions-Urkunde, welche Friedrich I. (Barbarossa) deutscher König und Kaiser von Italien, im J. 1153, nach der Eroberung der Stadt Mayland, von einigen Römischen Rechtsgelehrten und Städte-Abgeordneten in Bologna verfassen ließ und die sich mit dem Worte: Regalia anfängt. Diese Constitution (Verfassung) sollte die Rechte bestimmen, welche ihm als Kaiser und König zuständen, sie ist jedoch in Deutschland nie als Reichsgesetz anerkannt worden. (Convers. Lexik., B. VIII., S. 114, Regalien.)

spendeten, sind der einzige Grund, daß die Ausübung der Regierungsrechte auch auf die Vasallen überging und diesen Hohen zu Theil wurde. Die schwankende Verbindung zwischen ihnen und dem Reichs-Oberhaupte beförderte überdies das Gelingen und die Bestätigung der Anmaßungen. So ging gemachsam ein großer Theil der Königlichen Gewalt in die Hände der Reichsfürsten, und diese übten nun Rechte aus eigener Gewalt aus. Diesem zufolge hatten nun zwar der Besitz und ein Herkommen w) von einigen Jahrhunderten her den Reichsständen manche Rechte der Landeshoheit gesichert, aber der Kaiser und einige Mitstände erhoben Zweifel, was denn wohl ein jedes Reichs-Mitglied befugt sey, in seinem Lande eigentlich für Rechte auszuüben.

Oesterreich und dessen Anhänger wollten allenfalls nur die einem Jeden besonders verliehenen Regalien — Majestätsrechte, — aber nicht den vollständigen Inbegriff aller Hoheitsrechte zugestehen, obgleich Kaiser Friedrich II. im Mai 1232 zu Udine (im Friaul) das Gesetz bestätiget hatte, welches sein Sohn und erwählter Nachfolger, der römische König Heinrich VII. im J. 1220 erließ. Durch dies Gesetz war auch den weltlichen Reichsfürsten die unbeschränkte Landeshoheit oder die Selbstherrschaft der Lehnsträger sowohl in ihrem eigenthümlichen, als in den ihnen verliehenen Besitzungen zugestanden und dadurch eine

neue Staats- und Reichsverfassung Deutschlands

gegründet worden (s. vor. Abschn. §. 5).

---

w) Herkommen ist: Wenn ohne Vorschrift der Gesetze Handlungen so oder anders vorgenommen werden, weil es schon vorhin in ähnlichen Fällen eben so gehalten worden. Diese Maßregeln werden in Privatgeschäften Gewohnheit (consuetudo), in Staatssachen Herkommen (observantia)

der damaligen Reichsverfassung, eine Standesherrschaft, auch Land.

Jene Standes-Rechte, Regalien, begriffen nun in sich:

1) die Landeshoheit, d. h. die freie Ausübung der Territorial-Befugnisse und Rechte, die höchste Gewalt im ganzen Besitzthum, mit Ausnahme der Abhängigkeit vom Kaiser und Reich.

2) Das Jus suffragii, daß der Kaiser sämmtliche Reichsstände über jede das Reich betreffende Angelegenheit befragen mußte, und die Stände freies Stimmrecht auf dem Reichstage hatten, wenn es darauf ankam: Reichsgesetze zu geben oder zu erklären — Kriege zu führen — Frieden oder Bündnisse zu schließen — Steuern aufzulegen — Werbungen und Einquartierungen der Soldaten zu veranstalten — neue Festungen in der Stände Gebiet anzulegen — alte Festungen mit Besatzung zu versehen.

3) Gesetze in seinem Gebiete zu geben, die jedoch nicht den Reichs-Gesetzen und dem Reichs-Herkommen entgegen seyn durften.

4) Die unbeschränkte Macht, die Landes-Verfassung umzuändern, überhaupt zu besorgen, zu bestimmen und zu verfügen, was die Wohlfahrt jedes Gemeinwesens erforderte.

5) Das Reformations-Recht. Der Reichsstand konnte in seine Besitzungen eine, auch alle drei der christlichen Religionspartheien einführen und jeder christlichen Partei die freie Religionsübung gestatten, auch die gottesdienstlichen Gebräuche abändern, insofern die Umgestaltungen nicht die mit seinen Landständen und Unterthanen errichteten Verträge beschränkten. Die Ausübung hieß: Simultaneum oder Exercitium religionis.

6) Die

6) Die Schutzherrschaft über Kirchen, Klöster, Abteien und milde Stiftungen.

7) Das Recht zu säcularisiren, d. h. Stifte und Klöster aufzuheben und deren Güter einzuziehen.

8) Das Schulwesen nach Gefallen einzurichten, hohe und niedre Schulen und gelehrte Gesellschaften von allen Gattungen in seinem Lande anzulegen. Nur zur Errichtung einer Universität mit den akademischen Würden nach Abtheilung der sogenannten Fakultäten, war ein Kaiserliches Privilegium erforderlich.

9) Die bürgerliche und peinliche Gerichtsbarkeit in erster Instanz, das Recht der Begnadigung und Rehabilitation (Wieder-Einsetzung in den vorigen Zustand).

10) Freie Gewalt in allen Gegenständen der Polizei y), der politischen und Kammeral-Verfassung und sonstiger Anordnungen z).

---

y) Polizei nennt man die Gewalt, zu verhüten, daß nichts Gemeinschädliches vorgehe, und wenn es geschehen ist, die Schuldigen zu verhaften, und dem Gerichtshofe zu überliefern.

z) Unter: Sonstige Anordnungen wurde gar Vielerlei verstanden, was einzeln nicht aufgeführt werden konnte und der Willkühr, oder dem guten, oder bösen Gemüthe des Landesherrn und des Länderei-Besitzers überlassen bleiben mußte. Z. B. In einer Gebirgsgegend des Schwarzwaldes lebte vor Jahrhunderten eine edle, längst ausgestorbene Raubritter-Familie, deren Bauern die Sommernächte hindurch, eine gute Strecke um das Schloß herum, das Wasser mit langen Ruthen und Stöcken schlagen mußten, auf daß die Frösche nicht quackten und damit die gnädige Herrschaft im Schlafe störten. Eine ähnliche klugerdachte Einrichtung bestand auch in dem längst zertrümmerten Schlosse St. Michel im Thal Chattellard, auf dem Wege nach dem Montblanc. — Am gräulichsten ging es im Jagdwesen zu. Zu den rastlosesten Plagegeistern in den vorigen Jahrhunderten gehörte das gehegte zahllose Hochwild, an welchem sich Keiner vergreifen durfte, der nicht lebendig auf einen Hirsch geschmiedet seyn wollte, dieser

11) Das Recht, Gesandte und Abgeordnete zu schicken, und gegenseitige Anerkennung des Ranges nach den verschiedenen Stufen des Kriegesdienstes. Ein Recht, das nicht nur an dem Reichsstand mit Sitz und Stimme auf dem Reichstage haftete, sondern die Landeshoheit auch von selbst mit sich führte.

12) Fremden Mächten Hilfstruppen (aus seinen Unterthanen gewählt) zu senden und zu überlassen, selbst Truppen (Dienstmänner) zu halten, und Festungen und Waffenplätze anzulegen und zu besitzen.

---

wurde sodann durch Hunde in die Wildniß gejagt. Hirsche und wilde Schweine drangen in Häuser und Hütten, zerbrachen Schüsseln und Töpfe und leckten den Inhalt aus; sie besuchten sogar die Städte, besahen mit Anstand alle Merkwürdigkeiten des Orts und genossen Gerste, Heu, Stroh rc. rc. von den damit beladenen Wagen und Karren, wenn diese unbewacht standen oder fuhren. So trieb sich ein Matador von 5 Hirschen über 4 Wochen in Annaberg herum, befreundete sich mit den Einwohnern, besonders mit deren Jugend, machte allerlei Kurzweil und ward endlich von Wildwärtern an dem Geweih hinausgeführt. Hatte sich ein Wild im Gesträuch oder in Zweigen verstrickt oder gefangen, so mußte der Landmann — wenn ihm 12 Wochen Gefängniß bei Wasser und Brod, oder eine vieltägige körperliche Züchtigung unlieb waren — das Thier erlösen, im Winter aus dem Schnee schaufeln und bedächtig aus den Scheuern führen. Die erschossenen Wilddiebe wurden an den nächsten Baum gehenkt und über eines Jeden Kopf ein Hirschgeweih genagelt. Auch Bären wurden der Jagdlust wegen gehegt und in Schutz genommen, z. B. Im August 1655 grub eine Bärin mit ihrer Familie auf dem Sehmaer Felde nach Ameisen und riß ein Feldstück heraus, das den Fuß des einen jungen Bären einklemmte. Dieser mußte 1 Nacht und 2 Tage zur Schau stehen, Mama brüllte fürchterlich mit dem Kleinen und wich nicht von dannen. Statt diese Bestien zu erschießen, mußte, auf hohen Befehl, der Förster von Cranzahl mit einem Haufen Bauern den Stein wegwälzen und dem Gefangenen aus der Klemme helfen. — Der Hammermeister Schmiedel aus Schmiedeberg in Schlesien ward im Forste von einer berüchtigten Bärin und ihren 2 Jungen grimmig angefallen, er schießt die

13) Bündnisse zu schließen, die jedoch nicht gegen das Reichs-Oberhaupt, gegen den abgeleisteten Lehnseid und gegen die Reichs-Verfassung gerichtet und dieser nachtheilig seyn durften. Dies Recht enthielt zugleich, daß ein Reichsstand nicht nur Bundesgenosse einer andern Macht, sondern auch selbst Kriegführender Theil seyn und Frieden schließen konnte.

14) Das Retorsions-Recht (der Wiedervergeltung oder Erwiederung). Wenn ein Nachbarstaat oder andrer Reichsmitstand nachtheilige Verordnungen gegen die Unterthanen des Erstern erlassen hatte.

15) Belassung der Reichspfandschaften ohne Wieder-Einlösung und Wiederrufung a).

16) Das Recht zu Standes-Erhöhungen, Verleihung der Zölle, Münzstätte und akademischer Würden, z. B. Professortitel.

17) Desgleichen zur Ertheilung der Privilegien b), auch zum Druck und Verlag eines Buchs und einer Druckschrift jeder Gattung.

Mutter nieder und herbeieilende Leute fangen die Kleinen ein. Schmiedel mußte diese und deren todte Mutter nach Prag senden und sich dort vor Gericht stellen. Er wurde diesmal vom Kaiser Matthias, der dort eben Hoflager hielt, begnadiget, weil im Vorsaale des Schlosses, einer der von der Kaiserin (Anna von Oesterreich) geneckten Bären-Jünglinge, der Monarchin wüthig in die Schürze fuhr und Kaiserliche Majestät von der Schrecklichkeit eines größern Ungethüms überzeugt wurden. Diese Züge aus jener goldnen Zeit erfreuen.

a Pfandschaften waren reichsvoigteiliche Rechte und Länder, welche der Kaiser einem Reichsstande pfandweise zum Nießbrauch übergeben hatte.

b) Privilegien sind Ausnahmen von der Vorschrift zu Jemandes Gunsten; sie heißen besondre Rechte (iura singularia), wenn sie Einer Klasse von Personen ertheilt sind, Dispensationen, wenn sie einer

18) Gnaden-Verleihung jeder Art, welche dem, der sie erhält, ein Recht geben, und Andern eine sich darauf beziehende Verbindlichkeit auflegen.

19) Ertheilung des Stadtrechts an eigene Landstädte mit Gestattung eines Stadtraths, Zünfte, bürgerlicher Gewerbe und Jahrmärkte c).

20) Das Recht, durch Reichsgesetze gebilligte Steuern und Auflagen von den Unterthanen zu erheben, auch außerordentliche Beiträge einzufordern, z. B. bei Vermählungen der Töchter des Landesherrn (Prinzessinnen- oder Fräuleinsteuern), zur Hofhaltung nachgeborner Prinzen und Grafen, bei Standes-Erhöhungen, zu Reisen, Bade- und Brunnen-Kuren rc. rc. d).

21) Indulte und Moratorien zu geben. Die Sicherheit der Schuldner auf eine Anzahl Jahre gegen gerichtliche Hilfe, welche die Gläubiger wider jene bewirken möchten.

Person für Einen Fall, und eigentliche Privilegien, wenn sie einer Person für alle Fälle einer Art gegeben werden. Sie sind alsdann Real-Privilegien, wenn sie mit dem Besitz einer Sache, oder Personal-Privilegien, wenn sie nicht damit verbunden sind. Jene Real-Privilegien gehen mit der Sache auf jeden Besitzer und Erben über, insofern keine Dauer der Zeit bestimmt ist.

c) Die Anlegung der Messen, oder des Handels im Großen von einheimischen und ausländischen Käufern und Verkäufern konnte vormals nur vom Kaiser zugestanden werden (s. §. 2).

d) Wie weit dies ging, beweise nur Ein Beispiel. Ein Reichsgraf war auf einer Schweinsjagd vom Pferde gestürzt und hatte ein Bein gebrochen, die Heilung war in wenigen Wochen vollendet und der Wundarzt sogleich abgelohnt worden. Gleichwohl mußten sämmtliche Unterthanen viele Jahre hindurch noch die auferlegten Kurkosten unter dem Namen: Beinbruchgelder, bezahlen. Diese waren nämlich eine Zugabe der gewöhnlichen Steuern geworden.

22) Das Recht zur Ergänzung der Volljährigkeit.

23) Die Berechtigung zur Legitimation unehelicher Kinder.

24) Das Geleits- oder Schutz-Recht c), d. h. die Befugniß des Landesherrn, für die Sicherheit der Landstraßen, Reisenden und Versendungen zu Wasser und zu Lande und überhaupt aller Unterthanen zu sorgen, die Güter zu beschützen, die Anstalten dazu zu treffen, und dafür eine baare Vergeltung (Geleitsgeld) einzufordern.

Soviel ist von den Rechten der vormaligen Reichsfürsten in den vorzüglichsten statistischen, historischen und rechtswissenschaftlichen Schriften, jedoch einzeln und zerstreut, enthalten und hier zusammen gestellt.

Das sogenannte Austrägal-Recht — lateinisirt aus dem alten deutschen Worte: Austräge, Entscheidung durch erwählte Schiedsrichter — stammt aus den Zeiten des Faustrechts. Waren nämlich zwei oder mehrere Parteien der gegenseitigen Fehden und Raufereien müde, so wählten sie einen Reichsstand, dem sie die Entscheidung ihrer Streitsache übertrugen, späterhin geschahe dies auch, ohne vorher einen Kampf zu bestehen. Die Beilegung und Entscheidung eines solchen Streits nannte man: Austragen, und den Schiedsrichter den Austräger oder Austragsrichter. Dies Recht, Austräger zu wählen und zu nehmen, gehörte nicht ausschließlich den Ständen, sondern auch je-

---

c) Die Befehdungen und Räubereien der Stegreifritter und Burgherren vor der Errichtung des letzten Landfriedens Maximilians I. veranlaßten das Geleiten der Reisenden durch Bewaffnete des Landesherrn. Diese Befugniß war sonst ein Kaiserliches Regale, ging aber nach und nach theils Pfand-, theils Lehnweise, in der Folge durch vieljährige Anmaßung auf jeden Landesfürsten über, und brachte auf stark bereiseten Straßen viel Geld ein. Daher die Sucht nach dem Geleitsrecht.

dem Prälaten, Adelichen, und einigen Reichsstädten zu. Diese Austräge waren entweder legales, in der Kammergerichts-Ordnung von 1495 gegründet, oder conventionales, von gewissen Familien unter sich errichtet, oder privilegirt, welche in einem Kaiserlichen Privilegio ihren Grund hatten.

---

§. 4.

Vom Post-Regale und dessen Ausübung von den Reichsständen.

Der Erörterung im §. 1. zu Folge gehörte das Post-Regale zur ersten Klasse der Hoheitsrechte eines Landesherrn. Die Frage:

Was ist das Post-Regale oder Post-Recht?

läßt sich nun dahin beantworten:

Es ist die unbeschränkte Macht und Befugniß, Posten — d. h. Staats-Anstalten für Jedermann zum Reisen und Versenden — anzulegen, sie abzuändern, mit den benachbarten zu verbinden, darüber Verträge zu schließen, über das gesammte Postwesen zu schalten, nach freiem Willen Postbeamte zu bestellen, eine unbeschränkte Gerichtsbarkeit über diese und in allem, was das Postwesen angeht, auszuüben, mit dem damit vereinten Recht, zu befehlen, zu verbieten und zu bestrafen.

Aus dieser Berechtigung folgt, daß die Ausübung des Postregals nur allein dem Staats-Oberhaupt, Beherrscher zukommt und seiner Macht überlassen bleiben muß, darum, weil

zur Ausführung dieser Hoheiten im Staat nur der Regent Kraft, Gewalt f) und Mittel besitzt und anwenden kann. Jeder Staatsbehörde, jedem Vasall, jeder Corporation und jedem Privat-Unternehmer mangelt der Nachdruck, für sich selbst die Befolgung der Befehle und Verbote zu erzwingen. Aus eben diesem Grunde ist da, wo das Postwesen als eine Staatsanstalt behandelt wird, die höchste Gewalt berechtiget, allen Privatpersonen die Anlegung gleicher oder ähnlicher Anstalten zu untersagen und zu bestrafen.

Die Reichsgesetze schweigen, wie schon vorgedacht, von dem Postregal, und keine Erklärung eines Kaisers voriger Zeit benannte die besondern oder vorbehaltenen Regalien desselben, das Reichs-Herkommen, d. h. das Gewohnheitsrecht, (die Ueberlieferung des vormals Ueblichen in Form und Urtheil), sollte also zur Entscheidung dienen. Darum behaupteten auch die Kaiser Rudolf II., Matthias und die Ferdinande II. und III. bei vielen Ereignissen: daß nur das Reichs-Oberhaupt das Postregale durch ganz Deutschland unbeschränkt ausüben könne und dies Regal zu den vorbehaltenen Vorrechten (regalia reservata) des Reichs-Oberhaupts, (die Niemand kannte) gehöre. Diesem Doppelgrunde zufolge gestanden sie den Reichsständen das Recht nicht zu, weder in ihren eigenen Landen, noch in den Besitzungen andrer Reichsfürsten Posten anzulegen.

Die Reichsstände waren getheilter Meinung.

Einige, nämlich Brandenburg, Sachsen, Braunschweig, Lüne-

---

f) Macht ist das Vermögen zu handeln — Kraft das Bestreben der Macht, die Wirkung hervorzubringen, oder die Macht auszuüben — Gewalt ist das Vermögen, Andre zu zwingen. (Eberhard Synonymik)

burg, Hessen 2c. 2c. wollten dem Kaiser gar kein Postrecht in ihrem Lande gestatten,

Andre räumten zwar dem Oberhaupte Deutschlands die Befugniß ein, Posten in ihrem Lande anzulegen und zu besitzen, hielten sich aber berechtiget, neben jenen auch eigene reitende Posten zu errichten und zu unterhalten, selbst auf den Coursen der Kaiserlichen oder Reichs-Post; dahin stimmten Baiern, Würtemberg, Baden, Franken.

Alle geistliche Reichsstände und sämmtliche Reichsstädte dagegen unterwarfen sich des Kaisers Willen und den Anordnungen Taxis.

Aus diesen Verweigerungen und Bewilligungen entstand denn die Ungleichheit des Besitzstandes und zwar:

in den österreichischen Erbländern und in den sächsischen Kreisen hatten die Landesherren ihre eigene Landposten,

in den übrigen Kreisen hatte entweder in einem Orte Taxis, in einem andern ein Reichsstand seine Posten, oder ein Theil hatte die reitenden, der andre die fahrenden, oder beide Theile ihre Posten neben einander.

Ueber die in den Reichs-Versammlungen so oft besprochene Streitfrage: Ob die Reichsstände in Deutschland berechtiget waren, zu der Zeit, da die Taxisschen Posten zu deutschen Reichs-Anstalten erklärt wurden, (1595), eigene oder Landesposten in Form jener eingeführten anzulegen und mit benachbarten zu verbinden? — kann die Beantwortung nur bejahend ausfallen und zwar schon kraft der den regierenden Landesfürsten zuständigen Landeshoheit und des Universal-Rechts über die öffentlichen und gemeinen Wege im Staat. Zudem ist:

a) die ganze Sache des Postwesens eine Polizei-Anstalt zum Vortheil und Betrieb des Handels und Verkehrs eines

jeden Unterthanen, sie gehört folglich unbedingt zur Landeshoheit des Oberhaupts in jedem Staat.

b) die Kaiser konnten hierin keine Aenderung treffen, nicht jene von ihnen selbst anerkannte Hoheit eines Reichsfürsten eigenmächtig schmälern und den Reichsständen eine früher nicht bestandene Einrichtung aufbürden. Ein Grund, der hier sehr wesentlich und entscheidend ist.

c) Der Kaiser Rudolf II. hat im J. 1595 dem Leonhard von Taxis, und Kaiser Matthias im J. 1615 dem Lamoral von Taxis das General-Ober-Postamt im Reich übertragen, als die Reichsstände das Postrecht in ihrem Lande lange vorher schon ausgeübt hatten, wenn gleich die Form der Posten nicht vollständig der Taxisschen, jedoch in Absicht und Zweck, gleich war. Aus diesem folgt, daß die Taxisschen Investituren (Belehnungen, Einsetzungen) nur den Gerechtsamen der Reichsstände unbeschadet, d. h. ohne Nachtheil, geschehen konnten.

Dies sind die Gründe, aus welchen die Reichsfürsten im Nord- und Mittel-Deutschland, auch Würtemberg, behaupteten, daß ihnen die Ausübung des Post-Regals — folglich der Besitz eigenthümlicher Postanstalten — staatsrechtlich zustehe.

---

§. 5.

Streit zwischen den Reichsständen Deutschlands und dem Hause Thurn und Taxis, über den Besitz und die Ausübung des Postrechts.

Der in den letzten zwei Jahrhunderten zwischen den Reichsfürsten Deutschlands und dem gefürsteten Hause Thurn und Taxis

geführte Kampf über die Berechtigung zum Ausüben des Post-Regals, unter dem Titel: Kaiserliches oder Reichs-Postwesen, ist zwar im Anfang dieses Jahrhunderts durch die Auflösung der deutschen Reichsverfassung beendiget worden. Allein die Geschichte der Ereignisse, die Ansprüche und die Grundsätze aller Betheiligten sind so merkwürdig, daß ihre Darstellung als ein höchst bedeutender und wesentlicher Theil der Postkunde erscheint.

Da aber in keinem Werke ein vollständiger, zusammenhängender Vortrag über diesen fast zweihundertjährigen Streit enthalten ist: so möge die hier folgende Uebersicht das Fehlende in der Literatur des Postwesens ergänzen.

Als Kaiser Maximilian I. seinem Höfling, dem italienischen Edelmann Francesco della Torre et Tassis (Franz von Thurn und Taxis) auftrug, eine Briefsendungs-Anstalt von Brüssel nach Italien zu errichten, war — wie im vorigen §. gesagt worden — keine Spur (Vestigium) eines Kaiserlichen Post-Regals weder in den Reichsgesetzen und Kaiserlichen Verordnungen, noch in andern Urkunden vorhanden, sie konnte auch nicht seyn, weil die Sache selbst noch nicht da war. Jeder Landesherr und jede bedeutende Stadt unterhielten eigene Botenläufer, und da die schon ordentlich eingerichteten Botengänge vermehrt werden mußten, hatten eigends bestellte Botenmeister die Aufsicht und Geschäftsführung (s. B. I, S. 94 und folg.).

Ebensowenig war in den Regierungs-Jahren Maximilians I. und Karls V. — dieses Mächtigen, der sich wahrlich nichts vorschreiben ließ und mit seiner Kaisergewalt überall vorschritt und sie geltend machte — von einem Post-Recht oder

Post-Regal die Rede. Daß Karl nicht als Kaiser, sondern bloß als Herzog von Burgund das Postwesen beschützt habe, beweiset theils der Bestallungsbrief für den v. Taxis, theils daß derselbe nicht in der Reichs-, sondern in der Niederländischen Kanzlei und in französischer Sprache, auch mit keinen Klauseln für die Reichsstände Deutschlands, sondern für die Beamten und Unterthanen in den Niederlanden ausgefertiget worden ist. Ueberdies waren die Postbesoldungen auf die Einkünfte in den Niederlanden angewiesen.

Eben dieser Kaiser mußte sogar im J. 1519 bei seinem Regierungs-Antritt in der Wahl-Capitulation versprechen, die Stände bei ihren Hoheiten, Würden, Rechten und Gerechtigkeiten, Macht und Gewalt, ohne Eintracht (Beeinträchtigung) und Verhinderniß zu lassen und sie bei ihren Regalien, Obrigkeiten und Freiheiten zu schützen und zu schirmen. Auf dem Reichstage in Speier, im J. 1542, wo ein Reichskrieg gegen die Türken beschlossen wurde und Feld-Courier-Stationen (Feldposten) errichtet werden sollten, dachte Niemand an einen Reichs-Postmeister.

Karls Bruder und Nachfolger, Kaiser Ferdinand I. äußerte ebensowenig einen Gedanken, ein Ausschließungsrecht oder Regal wegen der Posten zu verlangen, er behauptete nur durch einen Urtelsspruch im J. 1563 zu Gunsten seines Neffen, Königs Philipps II. von Spanien, als Herzogs von Burgund, daß diesem

> der freie Durchgang seiner, d. h. Burgundischen Post, aus den Niederlanden durch Deutschland nach Italien von den deutschen Reichsständen nicht verwehrt werden könne.

Aber Philipp, eigentlich sein General-Postmeister von Taxis, ließ sich nicht auf das bloße Gestatten des Durchgangs seiner Posten beschränken, sondern er breitete sie auch durch Seitenposten aus und verlangte nach einigen Jahren, die Aufnahme seiner Postanstalten als ein dem Herzog von Burgund — Kraft jenes Kaiserlichen Urtelspruchs vom J. 1563 — durch das ganze Deutsche Reich zustehendes Recht, wovon jeder Reichsstand, selbst der Kaiser ausgeschlossen sey.

Das von dem Klock in seiner Abhandlung de Contributionibus, S. 50 angeführte Reichs-Gutachten der drei Reichsstände im J. 1570 enthält das allgemeine Geständniß, daß das Postwesen ein Reichs-Regal, und der Kaiser zur Anlegung der Posten, und zwar nur der reitenden — an fahrende wurde damals noch nicht gedacht — durch das ganze Deutsche Reich berechtiget sey. Dies Reichsgutachten ist jedoch eine Erfindung des Taxisschen Anhängers Klock, denn jenes ist in keiner andern Schrift in beglaubter Form zu finden. Und wäre dies Gutachten auch wirklich erstattet worden, so folgte daraus nicht, daß die Fürsten zugleich ihrem Postregal entsagten und daß mithin der Kaiser dies Recht nach Willkühr ebenfalls in allen Reichslanden ausüben konnte. Darum nicht, weil er als Kaiser nicht eigenmächtig, sondern nur mit Einwilligung aller Reichsstände handeln durfte, wie die Wahl-Capitulationen beweisen. Jene Einwilligung war aber nicht gegeben worden.

Deßhalb empörten auch die Vorschritte des Spanisch-Burgundischen General-Postmeisters Grafen von Taxis alle Kurfürsten und Mitstände, und durch deren dringende Vorstellungen ließ sich Kaiser Rudolf II. überzeugen, daß seine und seiner Vorfahren Güte und Vorliebe gemißbraucht worden, und nur durch

ein schleuniges Verfahren das Weitergreifen einer ausländischen Anstalt zu hemmen sey, die zudem durch die mißlichen Umstände des Leonhard von Taxis in einer großen Schuldenlast stecke und mehr und mehr in Verfall gerathe.

Rudolf eilte zur Rettung, indem er diese Spanisch-Niederländische Post durch das Patent vom 16. Junius 1595 zu einer Kaiserlichen oder Reichs-Post in Deutschland erklärte, den bisherigen Spanisch-Burgundischen General-Postmeister Leonhard von Taxis zum Kaiserlichen Reichs-General-Ober-Postmeister in Deutschland und zum Reichs-Freiherrn ernannte, auch den Kurfürsten von Maynz, als Reichs-Erzkanzler, zum Protector dieser Reichsposten bestellte.

Aus diesen Ernennungen, aus jenem Rechtsurtel Ferdinands I. von 1563 und aus dem nur von dem Klock allein vorgegebenen, nirgend glaubhaft bewahrheiteten Reichs-Gutachten der Stände von 1570 erschuf Rudolf mit dem Mandat v. 6. Novemb. 1597 sein berüchtigtes

Jus Postarum

und zwar als ein Reservat des Kaisers,

nach welchem dem Reichs-Oberhaupte und dem Hause Thurn und Taxis allein

das Post-Recht, sub titulo: Reichs-Posten,

im ganzen Deutschen Reiche zukomme.

So eigenmächtig sprach der Kaiserliche Hof und gründete eine Anstalt, den Regalien und Landesherrlichen Rechten sämmtlicher Reichsstände, selbst und eidbrüchig der von ihm beschwornen Wahl-Capitulation zuwider. Denn nirgend war weder die Erledigung eines Besitzes (possessio vacua), noch

andern Seite Glaubenswuth und Verfolgung fast über ganz Deutschland Verderben verbreiteten.

In diesem unseligen Getümmel entstand zugleich der Kampf um den Besitz des Postmonopols. Die Heeresmacht der Kaiser schüchterte einige furchtsame Reichsstände ein und das Machtwort des Gebietenden verstärkte und rechtfertigte jede Handlung des Schützlings und Begünstigten. Vom Kaiser ausgestattet mit aller Befugniß, forderte nun das Reichs-General-Postamt von jedem Reichsfürsten

1) alle landesherrlichen Posten abzuschaffen und unbedingt die Reichs- d. h. Tarisschen Posten aufzunehmen,

2) in jedem Orte die Reichspost-Beamten von allen städtischen, persönlichen Lasten und landesüblichen Abgaben, welchen Namen diese auch haben mögen, frei zu lassen,

3) diese Beamten für berechtigt zu halten, ungehindert Reichsposten anzulegen und ihnen freie Dienstwohnung und alle Bequemlichkeiten unentgeldlich zu gewähren,

4) die Freiheit sämmtlicher Reichspost-Offizialen von der Gerichtsbarkeit des Landes und allen städtischen und polizeilichen Anordnungen, und

5) das unbeschränkte Anerkennen der Protection und Autorität des ausländischen, in Brüssel sich aufhaltenden Reichspost-Fürsten über seine Beamten in ganz Deutschland.

So lauteten die Vorschriften des Reichspost-Generalats; sie waren von Taxis gegründet

auf die Reichs-Gesetze,

(leider schweigen aber diese von dem Post-Regal, weil zu den Zeiten, als die Reichsgesetze erlassen wurden, keine

keine solche Briefsendungs-Anstalten, wie Taxis sie einführte, vorhanden waren),

auf das Reichs-Herkommen,

(d. h. den frühern Besitz in Form und Wesen, der auch nicht nachgewiesen werden konnte),

auf die Kaiserlichen Reservata,

(die nirgend festgestellt waren, s. §. 2),

auf das Post-Regal des Kaisers,

(welches die Reichsstände nur höchst bedingt einräumten), und

auf die unbeschränkte Macht des Kaisers,

als die Stellvertreterin aller Gesetze.

Alles Unwesen beruhte auf zwei sehr wichtigen Gründen,

a) darauf, daß die Familie Thurn und Taxis beim Mangel eigenthümlicher großen Güter (Baronieen und Grafschaften), das Reichspost-Monopol als die Haupt-Nahrungsquelle ihres Hauses besaß, folglich diese bewahren mußte, und

b) in dem Glauben des Kaiserlichen Hofes, daß das in jener Zeit auftretende Taxissche Postwesen eine neue Anstalt, mithin kein Zubehör einer Reichsständischen Macht sey, sondern als ein erst entstandenes Werk zu einem ausschließenden Vorrecht des deutschen Oberhaupts gehöre. Hieraus folge zugleich, daß der Anspruch und die Theilnahme eines Reichsstandes als Eingriffe in die vorbehaltenen Majestäts-Befugnisse (Reservata Imperatoris) aufgenommen werden müßten.

Durch diesen auf kein Reichsgesetz gegründeten Machtspruch, durch Gewalt, Patente und Mandate des Kaisers cum und sine clausula g) unterstützt, gründeten nun die Belehnten ihr Postwesen noch fester, und unternahmen, in ihrem Bereich die seit Jahrhunderten zu Fuß, Roß und Wagen bestandenen Fürstlichen und Städtischen Botenanstalten zu zerstören, und jeden zu verhaften und zu bestrafen, den sie auf einer Briefbestellung ertappten.

Diese Verfolgungen erbitterten die Betheiligten, auch die Reichsstände und Städte sahen ihre Privilegien (s. Note v) verletzt und verachtet, die Klagen der Bedrückten wurden lauter und dringend. Da forderte denn Kaiser Ferdinand, durch manches Mißgeschick seiner Waffen nachgiebig gestimmt, am 24. December 1636 auf dem Collegialtage in Regensburg vom Fürstlichen Collegio ein Bedenken (Gutachten) über das Reichs-Postwesen. Die allgemeine Stimme (Votum) erklärte am 17. Januar 1637:

> „daß an allen Orten, wo keine ordinäre Posten (so „nannte man damals die Reichsposten) durchgehen vndt „angestellt seyen, die Anordtnung der (Fürstlichen und „Städtischen) reitenden oder fußgehenden Boten billich „zugelassen, vnd denen Ständen selbst durch deren ter„ritoria solche Anordnungen zu machen, krafft ihrer „Regalien heymzustellen (zu überlassen) sey".

Diese Meinung ließ schlimme Folgen fürchten. Auf die dringende Bitte der verwittweten Gräfin von Taxis erschien das Kai-

g) Ein Kaiserliches Mandat cum clausula (nämlich justificatoria) hieß: wenn der Beklagte in dem angesetzten Termin die Gründe anführen durfte, aus welchen er glaubte, den Befehl nicht erfüllen zu dürfen. Diese Begünstigung fiel aber beim sine clausula weg, das entweder ein augenblickliches Befolgen, oder die Vollstreckung der angedroheten Strafe (Reichs-Execution, s. §. 8.) in sich schloß.

serliche Patent v. 12. August dess. Jahres mit dem erneuerten Antrage, die Reichsposten aufzunehmen h). Es enthält keinen Gedanken, weder das alte Herkommen und die Rechte der Reichsstände zu verletzen, noch „einem Churfürsten, Fürsten oder Stand „in seinem wohlhergebrachten vndt fort vnd fort exercirten Jure „Postarum eintrag oder Hinderung zu machen, sondern nur die „verbotenen excessus vndt die wider Fueg vndt gebühr vorgenommenen facta bey denen Kauff-Handelsleuthen vndt Städten abzustellen".

Diesem so unzweideutigen Sinn und Ausspruch ganz entgegen, ließen das unüberlegte herrische Benehmen vieler Reichspost-Beamten, besonders das Beharren des Grafen Taxis, nur Katholiken als Postbeamte in ganz protestantischen Oertern zu bestellen, keinen Vertrag Eingang finden.

Der Unwille der Fürsten und die Gährung stiegen noch höher, als gleich nach **Ferdinands** Tode (23. März 1657) der Graf Taxis vom Reichs-Collegio verlangte, daß in der Wahl-Capitulation dem künftigen Kaiser (**Leopold** I.) das Jus postarum in den Kaiserlichen Erblanden genommen und dessen Ausübung dem künftigen Oberhaupte untersagt werde. Man widersprach einmüthig diesem Begehren und bestimmte im 25sten Artikel der Wahl-Capitulation, daß „**Alles den Churfürsten, Fürsten und Ständen an ihrem Post-Regali und deßen habendem Exercitio, besonders denen Ständen, welche deßenthalben gewiße Verträge und Vergleiche hetten unnachtheilig und vnpraejudicirlich seye.**"

---

h) steht im Anhange, B. vollständig abgedruckt.

Zimmermann, Kanzler in Hildesheim, nachmals Reichs-Hofrath i), unter dem Namen: Caesaris Turriani k) Glorwürdiger Adler, oder Vorstellung der Kaiserlichen Reservata.

Diese Haupt-Bücher und überhaupt alle Schriften der Verbündeten sind, wie vorgesagt, voll bitterer Schmähungen und stellen sämmtlich nur die einzige Behauptung auf:

> Das Post-Regal beruhe allein in der unbeschränkten Macht des Kaisers und in der vom Reichs-Oberhaupt dem Hause Taxis ertheilten Belehnung.

Als Gegner des Reichs-Postwesens und Sprecher für die Rechte der Reichsstände traten nur wenige Männer, aber gerade die hellsten, gewiegtesten Köpfe und bedeutendsten Gelehrten Deutschlands auf, unter diesen hervorragend in kräftiger Rede:

Emeran Ackold (Andreas Ockel, Burgemeister in Halle) dissertatio de Regali Postarum provincialium Jure Electorum Principumque Imperii, 1698.

Christoph Herrmann Schweder Theatrum historicum, und

Johann Peter de Ludwig (Geheimer Rath, Kanzler der Universität und Professor in Halle) Opuscula miscella, 1720, Tom. 1, lib. II., cap. 22.

---

i) Andre versichern, der Rechtsgelehrte Schoppe in Hildesheim sey der eigentliche Verfasser gewesen (Bilderbeck bibl. juris public., pag. 31).

k) Torriani in Mailand, de la Tour, hießen die Vorfahren des Hauses Taxis.

Sie und ihre Genossen stellen den Grundsatz auf: daß der Kaiser das Postwesen — als eine neue, erst erschaffne Anstalt — sich nicht anmaßen könne, sondern daß solche zur Ober-Landeshoheit eines jeden Reichsfürsten gehöre, auch die Majestät oder höchste Gewalt nicht von der Person des Kaisers, sondern von ihm und den Reichsständen, d. h. vereint, ausgehe, folglich der Kaiser sich kein Alleinrecht zueignen könne.

Viele spätere Gelehrte, z. B. Joh. Jac. Moser im deutschen Staatsrecht Th. V. — Ziegler de juribus Majestatis — Baumgarten de Regali Postarum — Mevius decisiones — v. Seckendorf Fürstenstaat ꝛc. ꝛc. stimmen diesen Meinungen und Aussprüchen bei und erklären als Zusatz: Es sey eine unwidersprechliche Rechtsregel, daß derjenige, dem im Römischen Reiche Teutscher Nation die hohe Landes-Obrigkeit (Souverainität) zustehe, wie den Reichsfürsten, nothwendig auch die Macht habe, eigene Posten in seinem Lande anzulegen und zu unterhalten. Die Kaiserliche Postbelehnung aber sey nichts weiter als ein rechtswidriges Verfahren und ein gewaltsames Aufdringen der Reichsposten.

Aber auch von Seiten der opponirenden Reichsstände gegen die Aufnahme der Reichsposten sprach als Hauptgegner der Kurfürst Friedrich Wilhelm der Große von Brandenburg:

> daß jede Zumuthung den Zweck enthalte, das Post-Recht der Reichsfürsten zu beeinträchtigen, den Ertrag (die Post-Einkünfte) des Landes einem Ausländer 1)

---

1) Die Familie Thurn und Taxis stammte bekanntlich aus Italien, schrieb und unterzeichnete alle Original-Verfügungen in italienischer Sprache und die General-Reichs-Postmeister wohnten stets in Brüssel.

zuzuwenden, selbst, wenn auch das Zulassen einer fremden Anstalt auf einer bloßen Duldung und einer widerruflichen Vergünstigung beruhe. Die Ausdehnung dieser fremden Macht und das von ihr nach den vorhandenen Thatsachen stets unternommene Umgehen und Brechen geschlossener, auch der bündigsten Verträge, würden von selbst erfolgen.

Die Wahrheit dieses klaren und verständlichen Satzes leuchtete allen Staaten im Mittel- und Nord-Deutschland ein, sie widersetzten sich einmüthig und vereint der Einführung der Reichsposten.

Auch in der 27sten Wahltags-Sitzung, Donnerstag den 6. Junius 1658, ließ der Kurfürst zu Protokoll erklären: (wörtlich)

„Chur-Brandenburg gestehe in Dero Landen das
„Post-Regale niemandem zu, Sie hätten Ihro eigene
„Postbediente bestellet, nehmen von ihnen die Beeydi-
„gung vndt geben Ihnen privilegia vndt exemptiones.
„Wenn nun deshalb etwas in die Wahl-Capitulation ein-
„gerückt werden sollte, so müste es dergestalt geschehen, daß
„es Sr. Churfürstl. Durchlaucht nicht praejudicirte, weil
„Sie in Ihrem Lande die disposition über die Posten
„Niemandt zugestehen".

Kurmaynz, Baiern, Sachsen und Pfalz stimmten bei.

Alle Anfälle und Schmähschriften der so hart angeklagten Taxianer waren nun auf Kur-Brandenburg gerichtet, auch Kaiser Leopold I. drang in seinem Schreiben vom 20. December 1659 mit gutmüthigem Zureden auf eine Sinnes-Aenderung:

„Alß ersuchen Wir Ew. Liebden nochmals freundt-
„Oheimb- vndt gnädiglich, Sie wollen erheischender ho-
„hen nothturfft nach bey den Ihrigen die fördersambst

„gemeßene verordtnung thuen, damit Unßer Reichs-Erb-
„Postmeister Graff von Taxis an bestellung des Post-
„weeßen, alß womit er von Vnß alß Römischen Kay-
„ser belehnet, lenger nicht verhindert, sondern Ihme
„vielmehr darinn alle guthe beförderung vndt assistentz
„geleistet, alle andern vndt Neben-Posten alsobalden
„abgeschaffet rc. rc. werden möge".

Jedoch Friedrich Wilhelm entgegnete im Gefühl seiner Würde und seines Hoheitsrechts am 26. April 1660:

rc. rc. „Nun muß Ew. Kayserl. Mayestät ich dar-
„auff zu anfangs gehorsambst berichten, daß ich keine
„Ursache habe, auch gantz vndt gar nicht gemeynt bin,
„mich mit dem Graffen Taxis über Meine landesfürst-
„liche Hoheit vndt zustehende Regalia in einige Weyse
„oder Wege einzulaßen, Ich will Mich auch zu Ihm
„dem Graffen Taxis nicht versehen, daß er die vnbe-
„schrenkte Uebung meiner vorgedachten Hoheit vndt
„Gerechtigkeiten einen Eingriff oder Vnordtnung zu
„nennen, sich unternehmen, sondern daß er sich viel-
„mehr in seinen gehörigen Grenzen halten vndt dahero
„weder Mir noch auch andern Ständen gleichsam
„die Hoheit (Souverainität), die vor vielen Jahrhun-
„derten, vndt ehe einmahl an Taxisches Postwesen ge-
„dacht, erlangete Reichs-Belehnung vndt derenselbigen
„ruhiges vndt vngekränktes Exercitium in Zweifel zie-
„hen, vndt dadurch Ihme eine schwehre verantwortung
„aufbürden werde rc. rc..

(Hier folgt eine geschichtliche Wiederholung der von den Reichspost-Beamten begangenen Dienstsünden.)

„Ihro Kayserl. Mayestät werden aus diesem Be=
„richt des Graffen Unfug vndt vnleidliches Vornehmen
„erkennen vndt ihn anhalten, damit er inskünfftige ge=
„gen die höhern Stände (Chur= vndt Reichsfürsten) sich
„anders betrage, mit dem aus dem Heiligen Römischen
„Reich ziehenden Vortheil sich vergnügen (begnügen)
„laße vndt zu keinem andern nachdenken (Maßregeln)
„Vrsach geben werde" ꝛc. ꝛc.

Noch enthält dies Schreiben die höchst merkwürdige und beißende Bemerkung, daß der Kaiser als Erzherzog von Oesterreich, also in völlig gleichem Verhältniß mit den andern deutschen Reichsfürsten — nicht die Reichspost aufgenommen habe und deren Einführung in seine deutschen Staaten verweigere, mithin als deutscher Mitfürst, (als Erzherzog von Oesterreich) nicht selbst das thue, was er von Andern begehre.

Diesen allerdings rechtsgegründeten Vorwurf überging Leopold in seiner Antwort vom 12. Julius deſſ. J. entschuldigte sich auf jenen vom Kurfürsten so gewichtig ausgesprochenen Widerwillen und erkannte die Hoheitsrechte der Reichsstände:

ꝛc. ꝛc. „Wie nun Vnsre intention hierbei nicht ist,
„Ew. Liebden mit ietzbesagtem Grauen (Grafen) von
„Taxis zur Parthey zu machen; Also wollen Wir auf
„diese eingelangte nachricht solche remonstrationes thun,
„daß Ew. Liebden darauß hoffentlich zu genuegen ver=
„nehmen werden, das Wir weder Ihro, noch eini=
„gen andern Ständen des Reichs an Ihren
„Regalien das geringste zu entziehen, sondern
„allein Vnsere vndt des Reichs Gerechtigkeiten vndt
„dasjehnige zu conserviren gemeynt seyn, worzu Vns
„Vnser tragendes Kayserliches Ambt anweisen thuet.

„Ersuchen dabey Ew. Liebden freundt-Oheimb- vndt
„gnediglich, Sy wollen immittelst denjehnigen Ständen,
„welche die Taxische Post-Bestellung in Ihren Lan-
„den vor diesem schon angenommen, die Handt darwi-
„der nicht biethen vndt Wir verbleiben ꝛc. ꝛc. Geben
„in Unserer Stadt Grätz den 12. July Anno 1660
„ꝛc. ꝛc. m)."

Das Letztere unterblieb nicht von Seiten des Kurfürsten bei dessen Sinn und Willen für Recht und Hoheit, und bei den Gewaltschritten, die sich der Reichspost-General unter dem Schutze und Beistande des Kaisers gegen andre Reichsstände forthin erlaubte. Alle Fehde mit Brandenburg-Preussen hatte jedoch ein Ende.

Von den Prozessen und Unternehmungen des Hauses Taxis ist in den besondern Kapiteln: Von der Postverfassung in Sachsen, Hannover, Braunschweig, Baiern, Würtemberg und Hessen die Rede gewesen.

Die Bitterkeit und Beleidigungen in den Taxischen Schriften — in gedruckten und geschriebenen — gegen die Reichsstände waren so ehrverletzend, daß sogar das eine der beiden hohen Reichsgerichte, der Reichshofrath in Wien, durch das Decret vom 25. Junius 1663 sein starkes Mißfallen aussprach und mit einer scharfen Ahndung bedrohete.

Die Wahl-Capitulationen der Kaiser Leopold I. vom 8. Julius 1658, Art. 25 — Joseph I. v. J. 1705, Art. 24 —

---

m) Die Originale sämmtlicher Schreiben sind in den Berliner Postarchiv-Acten.

Karls VI. v. 1711, Art. 29 und Karls VII. v. 24. Januar 1742, Art. 28, §. 4 enthalten die Zusage:

„Wir sollen und wollen aber die beständige Ver„fügung thun, daß Unser General-Reichs-Ober-Post„amt in seinem Esse erhalten und zu dessen Schmäle„rung nichts vorgenommen, verwilliget, oder nachge„sehen (geduldet) werde: insonderheit aber der damit „belehnte General-Reichs-Postmeister wider alle diese „Eingriffe gehandhabt und bei ruhiger Einnehm- — „Bestell- — und Austheilung aller und jeder vermittelst „der Reichsposten ankommenden und abgehenden Briefe „und Paquete ꝛc. ꝛc. gelassen werden soll."

Sinn und Meinung gingen in diesem Gelöbniß und in dieser feierlichen, durch die Reichsstände vorgeschriebenen Erklärung nur dahin, das Taxische oder Reichs-Postwesen in der damaligen Verfassung und in den Staaten, wo es waltete, aufrecht zu erhalten; von einer Ausbreitung desselben ist nirgend die Rede.

---

§. 6.

Auflösung des Reichspost-Regals.

Ich schweige von der im vorigen Jahrhundert verbrauchten Taktik und den immer wiedergekehrten Angriffs-Methoden. Es blieb das aufgefrischte Einerlei in Form und Wesen, derselbe Zweck, dieselben rechtswidrigen Gründe und Veranlassungen bis zum Anfange dieses Jahrhunderts. Da deutete der Friedensschluß zu Lüneville vom 9. Februar 1801 schon im voraus die Auflösung des Reichs-Postwesens an, obgleich nach dem §. 13 des Friedens-

Protokolls von eben dem Tage die Fürsten eine Gewährleistung der Reichspost-Anstalten zusicherten.

Nach zwei, unter Hoffen und Befürchten der Betheiligten, verflossenen Jahren enthielt der so länge verzögerte Reichs-Deputationsschluß oder die Entschädigungs-Acte vom 25. Februar 1803 den Untergang der geistlichen Bisthümer und Besitzungen in Deutschland und des Reichspost-Generalats, indem Baiern und Würtemberg zu souveränen Königreichen erklärt und den sämmtlichen Reichsfürsten die vollständige Ober-Landeshoheit — d. h. die Benutzung aller Regalien oder Hoheitsrechte, folglich auch des Post-Regals — zuerkannt wurde.

Somit war jeder Streit und Anspruch des Hauses Taxis auf die von den Kaisern widerrechtlich behauptete Befugniß des alleinigen Besitzes und Eigenthums aller Postanstalten im deutschen Reiche auf immer abgethan, der Name: Kaiserliche und Reichs-Post in seinem Wort und Bedeuten ausgelöscht und das Wesen derselben als Reichs-Anstalt aufgehoben.

Das völlige Auflösen dieser so fest gegründeten, seit länger als 1½ Jahrhundert von jedem Reichs-Oberhaupt so mächtig beschirmten und unterstützten Anstalt erfolgte drei Jahr nachher durch die Acte des jetzigen Oesterreichischen Kaisers Franz II. vom 6. August 1806, durch welche er der Leitung der Reichs-Angelegenheiten entsagte, den Staatskörperlichen Verein aller übrigen regierenden Fürsten Deutschlands mit dem Reichs-Oberhaupte und die ganze tausendjährige Reichsverfassung auflöste. Mit diesem Aufhören verschwanden dann auch die Kurwürde von Maynz und das damit verknüpft gewesene Protectorat der Reichsposten.

Folgen.

Von der stets nur in dem Herrscherwort der Kaiser, sonst nirgend, gegründeten Verbindlichkeit der Reichsstände: jenes Postwesen in ihr Gebiet einzuführen und nur allein zu halten, ist also nicht mehr die Rede, aber um die Haupt-Einkünfte des Hauses Thurn und Taxis nicht zu verkümmern und dessen Fürstliche Würde nicht sinken zu lassen, ward demselben der Besitzstand oder Status quo seiner Post-Anstalten zur Zeit des Lüneviller Friedens, zugesichert.

Diese Bestimmung erregte indessen zwei sehr ernstliche diplomatische Streitfragen der Theilhaber und mächtigsten Fürsten Deutschlands, und zwar

1) wenn das Postwesen zu den Regalien des Landesherrn gehöre und den Reichsfürsten die **volle Souverainität** zuerkannt worden sey, wie lasse sich dies mit der Bedingung vereinigen: daß Taxis seine bisherige Posten in jenen Ländern beibehalten könne?

   Geschieht Letzteres, so würde ja gerade durch diese Klausel die Souverainität, d. h. das Postregal des Landesherrn, beschränkt, und

2) was unter Status quo der Taxisschen Posten — die nie als **Taxissche** Posten vom Kaiser und Reich, sondern in diplomatischen und Druckschriften, auch in den Staats-Verträgen stets als

   Kaiserliche und Reichs-Posten

   benannt und betrachtet worden — zu verstehen sey?

Das deutsche Staatsrecht spricht: Die Reichsposten sind in keinem Gebiete anders, als eine Vergünstigung (Praecarium) gestattet worden, deren Aufhebung also von der Willkühr eines den Landesherrn abgehangen habe und abhänge. Hieraus folgt

zugleich, daß die in jenem Hauptschluß festgesetzte volle Souveränität durch die Beschränkung des Postregals mit dem Verbleiben der Taxischen Posten, zu einem Unding geworden ist.

Napoleons Eroberungskrieg im J. 1806, auch die siebenjährige Dauer der Unterdrückung Deutschlands hemmten die Erörterung und Entscheidung beider Fragen und Widersprüche. Nach vollbrachtem Kampf für Deutschlands Freiheit erschienen:

die Bundes-Acte vom 8. Junius 1815 und

das Bundes-Gesetz oder die Wiener Schluß-Acte vom 15. Mai 1820 mit ihrem dreifachen Zweck:

a) die Bewahrung und Unverletzbarkeit der im Bunde begriffenen Länder und Gebiete,

b) die Erhaltung der innern und äußern Sicherheit Deutschlands und

c) die Sicherstellung des Rechts aller Unterthanen der Bundesstaaten Deutschlands.

Der siebzehnte Artikel jener Schlußacte bestätiget von neuem dem Fürstlichen Hause Thurn und Taxis den Besitz und Genuß seiner Posten in den verschiedenen Bundesstaaten so lange, als nicht etwa durch freie Uebereinkunft anderweitige Verträge abgeschlossen werden sollten, oder mit andern Worten, bis die Landesherren die Vollständigkeit ihrer Ober-Landeshoheit von dem Fürsten von Taxis durch Entschädigungen erhandelt, d. h. erkauft haben. (S. Taxis, Band I. S. 142.)

Noch ein höchst wichtiger Punkt des Postregals bleibt eben so zu berathen:

3) ob ein Reichsstand befugt sey, seine Landespost durch das Gebiet seines Nachbars nach seinem durch eben

dies Nachbarland getrennten Landestheil frei durchzu-
führen, um mit seiner eigenthümlichen Post die abgeson-
derten Provinzen zu verbinden,

folglich

sein Postrecht oder Postregal in einem fremden Staat
auszuüben? n)

Dies würde allerdings auch dann geschehen, wenn selbst die Bedingung feststeht, daß eine solche bloß durchgehende Post in dem Nachbarlande weder Briefe und Pakete sammle und bestelle, noch dortige Einwohner zum Reisen aufnehme.

Die Stimmen sind über diese 3 schwierigen Gegenstände vor jetzt für oder wider, so wie die Ansichten, Meinungen und Grundsätze von einander abweichend. Die Bundestags-Versammlung wird darüber staatsrechtlich entscheiden.

---

n) z. B. Preussen mit seinen Posten von Halberstadt durch das Hannöverische Fürstenthum Hildesheim nach der Provinz Minden, von Heiligenstadt durch Kurhessen ꝛc. ꝛc. nach dem Niederrhein, und von Halberstadt durch das Braunschweigische nach Paderborn und Westphalen.

Anhang.

A.

(Urkunde.)

Post- und Boten-Ordnung des Kurfürsten Johann Sigismunds von Brandenburg, vom 20. Junius 1614.

(Zum I. Bande, Kap. 3. Preussen, S. 166 gehörend *).

Des Durchleuchtigsten Hochgebornen Fürsten vnd Herrnn, Herrnn Johann Sigißmundts, Marggraffens zu Brandenburg, des Heiligen Römischen Reichs Ertz Cämmerers vnnd Churfürsten, In Preussen, zu Gülich, Cleve, Berge, Stettin, Pommern, der Cassuben, Wenden, Auch in Schlesien, zu Crossen vnd Jägerndorf Hertzogs, Burggravens zu Nürnberg, Fürstens zu Rügen, Graffens zu der Marck vnd Rauensperg, Herrens zu Rauenstein ꝛc. Verordnung, wie es hinfüro zu mehrer richtigkeit, vnd verhüetung allerhandt vngebür, vnd verseumbnus (so ein Zeit

*) wo die Jahrzahl 1614 (statt 1610) heißen muß.

hero durch theils Botten getrieben worden) bey Ihrer Churfl. Gnl. (Gnaden) Silber- vnd Cantzley-Botten, inn gemein, gehalten, Auch was ihnen an besoldung vnd bottenlohn gegeben werden soll, Ist wie folget:

Zum ersten, Sollen drey Silber- vnd ein vnd Zweintzig Cantzley Botten *) sein: vnd vom Bottenmeister in Pflicht genommen werden.

Zum Andern, Sollen alle vnd Jede Botten nachbeschriebenen Aydt schwehren: Ich gelobe vnnd schwehre zu Gott, das dem Churfursten zu Brandenburg, In Preussen, Zu Gülich, Cleue, vnd Berge rc. Hertzogen rc. Meinem gnedigsten Herrn, ich getreuv, gehorsamb, vnd gewerttig sein: vnd wenn ich einheimisch bin, den gantzen tag, vnd stündtlichen, beim Bottenmeister aufwartten **): Auch wann ich, es sey Zu tag oder nacht, vom Bottenmeister in Ihrer Churfl. Gnl. der Herrschafft, oder andern sachen, mit brieffen, Posten, oder sonsten abgeferttigt, vnd verschicket werde, Das ich alsobalden, ohne einiges vffhalten vorttlauffen: Dasselbige treuvlich vnd mit vleiß verrichten, vnd im geringsten nichts versäumen: Ihrer Churfl. Gnl. bestes Jederzeit wissen, vnd verseimbnus verhüeten: Auch sonsten diser verfasten Botten Ordnung durchaus, in allen mir vorgelesenen Puncten, Clausulln, vnd Articulln, gehorsamblich nachleben: vnd ferner alles Das thun will, was einem getrewen vnd vleissigen Botten vnd vnterthanen, Zustehet,

*) Diese Bezeichnung ist im B. I., S. 166 erklärt worden.

**) in der Poststube zugegen, oder anwesend seyn.

eigenet, vnd gebüeret, So wahr mir Gott helffe, Durch Jesum Christum seinen Sohn, Amen.

Zum dritten, Soll den drey Silber Botten quartaliter vier- vnd den andern Ein vnd Zweintzig Cantzley Botten ein Märkischer gulden zur besoldung vnd warttgeldt, wie ein lange Zeit hero geschehen, aus vnserer Rentherey; auch so offt wir veber Hoff kleiden, die gewöhnliche Hoffkleidung einem Jeden gegeben werden.

Zum vierten, Wann die Botten Innerhalb Landes verschickt werden, soll Ihnen von Jeder meill Ein groschen vnd sechs pfenning des tages, und dann Zween groschen, so des nachtes, vnd im böesen schnee vnd regenwetter lauffen, sowohl auch des tages Zween groschen warttgeldt, endtrichtet vnd gegeben werden.

Zum Fünfften, Wann ein Botte geldt treget, dem soll im Landt zween groschen, vnd wann er ausserhalb Landes laufft Drey Silber groschen, Auch wann er ettwa ein Dreissig oder Viertzig pfundt schweer treget, von jeder meil 3 groschen gegeben werden.

Zum Sechsten, Demnach von vndencklichen Jahren hero die Botten, wann Dieselben in nachfolgende örtter verschickt worden, ein gewisses Bottenlohn gehabt, vnd noch bekommen, Alß soll es nochmals bey demselben Bottenlohn verpleiben, mit dem Warttgeldt aber, weil es in einem Landt teuwrer, Alls im andern, so soll ihnen das stillagergeldt, vff Ihren mitgebrachten richtigen beweiß Zettull, wie hernach gesetzt, gegeben werden, Alls nach Straßburg zehen thaler Bottenlohn vnd des tages Sechs groschen warttgeldt, Item nach

dies Nachbarland getrennten Landestheil frei durchzuführen, um mit seiner eigenthümlichen Post die abgesonderten Provinzen zu verbinden,

folglich

sein Postrecht oder Postregal in einem fremden Staat auszuüben? n)

Dies würde allerdings auch dann geschehen, wenn selbst die Bedingung feststeht, daß eine solche bloß durchgehende Post in dem Nachbarlande weder Briefe und Pakete sammle und bestelle, noch dortige Einwohner zum Reisen aufnehme.

Die Stimmen sind über diese 3 schwierigen Gegenstände vorjetzt für oder wider, so wie die Ansichten, Meinungen und Grundsätze von einander abweichend. Die Bundestags-Versammlung wird darüber staatsrechtlich entscheiden.

---

n) z. B. Preussen mit seinen Posten von Halberstadt durch das Hannöverische Fürstenthum Hildesheim nach der Provinz Minden, von Heiligenstadt durch Kurhessen ꝛc. ꝛc. nach dem Niederrhein, und von Halberstadt durch das Braunschweigische nach Paderborn und Westphalen.

Ingelstadt .	7	. . . . . .	4.	
Rewburg .	7	. . . . . .	4.	
Coburg . .	5	. . . . . .	3.	
Lüneburg .	3	. . . . . .	3.	
Lübeck . .	3	. . . . . .	3.	
Wolffenbüttel	3	in Kriegszeiten	3.	
Braunschweig	3	sonsten 2½.	3.	
Hildesheim	3	. . . . . .	3.	
Erfurth . .	3	. . . . . .	3.	
Eisenach . .	4	. . . . . .	3.	
Naumburg .	2	. . . . . .	3.	
Halberstadt	2	. . . . . .	3.	
Eißleben .	2	. . . . . .	3.	
Lawenburg .	3	Thaler Bottenlohn vnd Jeden tages	3.	groschenn warttgeldt.
Querfurth .	2		3.	
Quedelnburg	2		3.	
Pirn . . .	2	. . . . . .	3.	
Sonderburg in Holstein .	5	. . . . . .	6.	
Wien . . .	3	. . . . . .	3.	
Emmerich .	10	. . . . . .	5.	

Zum Siebenden, So soll auch den Botten, welche von hieraus bis Leipzigk, Halla, Stettin, Dessaw, Zerbst, Wohlgast, Rostock, Magdeburg, Hitzker, Güstrow, Schwerin, Keßlin, Dermburg, Görlitz, Torgaw, Dreßden ꝛc. verschickt werden, mehr nicht von jeder meil Alls einen groschen sechs pfenning, weil es noch im Landt vnd an den Grentzen, Die aber darüeber weiter an andere ortt

verschickt werden, Zween groschen von jeder meil, vnd dann zween groschen des tages für Warttgeldt gegeben werden. Daentgegen sollen

zum Achten die Silber vnd Cantzley Botten, vermög Ihrer Eydt vnd pflicht, welche einheimisch, schuldig sein, bei dem Bottenmeister stündtlich aufzuwartten, damit er derselbigen Jedeßmahls mechtig sein, vnd sie vortschicken könne, Welcher sich Aber dessen weigern, vnd ohne verleübtnuß nicht vffwartten würdt, Deme soll der Bottenmeister am quarthal vier groschen abziehen, vnd den andern vffwarttenden Botten zu uertrinken geben, Oder es soll derselbe Botte in Verweigerung Dessen, mit dem gefengnuß Drey tagelang gestrafft werden.

Zum Neundten, Sollen die Botten alßbaldt nach empfangener abferttigung, ohne einiges seümen vortlauffen, welcher aber veber eine stundt, mit einer Post, sich nach der abferttigung alhie vffhalten würdt, Der soll den andern Botten 4 groschen zuuertrinken Zugeben schüldig sein, Auch darzu mit gefengnuß, oder Anderer ernster straffe der gebür nach gestrafft werden.

Zum Zehenden, Es sollen auch die geschwornen Botten, Niemandt anders, Alls in der Herrschafft sachen lauffen, Es geschehe denn mit vorwissen, vnd bewilligung des Bottenmeisters, welcher Botte aber, sich darüber vnd ohne bewilligung würdt verschicken lassen, Der soll gleicher gestallt den andern Botten sechs groschen zuuertrinken geben, vnd nichts destoweniger mit dem gefengnuß gestrafft werden.

A.

(Urkunde.)

Post- und Boten-Ordnung des Kurfürsten Johann Sigismunds von Brandenburg, vom 20. Junius 1614.

(Zum I. Bande, Kap. 3. Preussen, S. 166 gehörend *).

Des Durchleuchtigsten Hochgebornen Fürsten vnd Herrnn, Herrnn Johann Sigißmundts, Marggraffens zu Brandenburg, des Heiligen Römischen Reichs Ertz Cämmerers vund Churfürsten, In Preussen, zu Gülich, Cleve, Berge, Stettin, Pommern, der Cassuben, Wenden, Auch in Schlesien, zu Crossen vnd Jägerndorf Hertzogs, Burggravens zu Nürnberg, Fürstens zu Rügen, Graffens zu der Marck vnd Rauensperg, Herrens zu Rauenstein ꝛc. Verordnung, wie es hinfüro zu mehrer richtigkeit, vnd verhüetung allerhandt vngebür, vnd verseumbnus (so ein Zeit

*) wo die Jahrzahl 1614 (statt 1610) heissen muss.

einer vnterweges mit Leibesschwachheit befiele, vnd alßdann einem andern die brieffe mitgebe, Doch soll er einen glaubwürdigen schein an dem ortt da er kranck worden, foddern, vnd dem Bottenmeister einandtwortten, damit er sehen kann, ob deme also sey oder nicht?

Zum Dreyzehenden, Sollen die Botten schuldig sein, wann sie vom Bottenmeister in Churf. Gnl. sachen verschickt werden, das sie von einem jeden ortt, Zettul vnd beweiß foddern vnd mitbringen, an welchem tage sie die brieffe veberantworttet vnd hinwider abferttigung erlangt, Auch ob einer gleich brieff oder antwortt widerumb zurück brechte, soll er gleichwohl einen solchen schein oder beweiß mitbringen, do es nicht geschicht, soll ihme das stilligergeldt gentzlich abgeschnitten sein, vnd soll ihnen die offt eingewandte entschuldigung, als könnten sie in allen ortten nicht beweiß oder schein Ihrer ankunfft oder abferttigung erlangen, nicht zu statten kommen.

Zum Viertzehenden, So soll auch den Botten die tage, wenn sie zur stette ankommen vnd wider ablauffen, nicht vor stilletage gerechnet, noch ihnen das warttgeldt gegeben werden, es were denn, das sie ettwa des Morgens frühe ankommen, oder des abendes spätt abgeferttigt würden, und es mit einem Zettul zubescheinigen hetten.

Zum Funffzehenden, weil sich auch theils Botten vnd fast alle des nachtes zu lauffen verwiedern, vnd durch Ihre weiber verleugnen lassen, Alls wenn sie nicht wüsten, wo sie anzutreffen weren, So sollen sie dasselbige hinfüro

vnterlassen, vnd einer nach dem andern Abendts bis 9 Vhr beim Bottenmeister vffwartten, vnd wann ettwas (wie dann fast teglich geschicht) vorfellet, stracks ohne einigen verzug vortlauffen, den nechstfolgenden wider vffwartten heissen, vnd also seine sachen mit trewem Vleiß ausrichten.

Zum Sechßzehenden, Welcher Botte sich am trewlichsten vnd vleissigsten verhalten würdt, der soll wenn einer vnter den Silberbotten verstürbe, oder sonsten seines vnfleißes halben abgeschafft, vnd verurlaubt würde, an des verledigten stell gesetzt, vnd Jhme die Silberbüchßen zugestellet werden.

Zum Siebenzehenden. Welcher Botte ein Jahr ettliche Zweintzig oder mehr Jahr gelauffen vnd seine sachen jedeßmahls mit allem Vleiß verrichtet, vnd ettwa in Vngelegenheit geriette vnd schaden an füßen bekeme, oder sonsten altershalben seinen dienst nicht mehr bestellen vnd lauffen könnte, Deme soll Zeit seines lebens, Jährlichen ein halber Winspel Rocken zu seinem vnterhalt, oder nach gestalten sachen ein mehrers gegeben, Oder in ein Hospitall genommen werden.

Zum Achtzehenden, Damit sich die Botten Allsdann der Vnwissenheit halben, nicht zu entschuldigen: So soll der Bottenmeister Jhnen so viel Jehrer Jndessen als zur stette, alle Monath, diese Ordnung vorlesen, wohleinbilden, vnd zur gehorsambter erfolgung derselben ernstlich ermahnen vnd anhalten. Vrkündlich mit Hochgedachter Jhrer Churfl. Gnl. Secret besiegelt.

Geschehen vnd geben zu Cölln an der Sprew *) am Zwein-tzigsten Juny, Des Sechßzehnhundert vnd vierzehenden Jahres.

(Johann Sigismundt.)

In jener Zeit unterschrieben die regierenden Fürsten nicht ihre Namen, sondern unterzeichneten nur: Manu propria.

(Churfürstliches Siegel.)

Manu propria.

*) Die Urkunden, Bestallungen und fast alle Verhandlungen in Staats- und bürgerlichen Sachen wurden damals mit dieser Ortsbenennung (Stadtviertel des Kurfürstlichen Schlosses) ausgefertiget.

B.

(Urkunde.)

Majestäts-Brief

Kaisers Ferdinand III.

vom 12. August 1637.

Verbot

der Metzger- und aller Privat-Posten im Deutschen Reiche.

(Zum Bande I., S. 124, und Band II., S. 275.)

Wir Ferdinand der Dritte, von Gottes Gnaden Erwöhlter Römischer Käyser zu allen Zeiten Mehrer deß Reichs, in Germanien, zu Hungarn, Böhaimb, Dalmatien, Croatien, vnd Sclavonien, ꝛc. König, Ertzherzog zu Oesterreich, Hertzog zu Burgund, Steyr, Kärndten, Crain, vnd Würtenberg, Graff zu Tyrol, ꝛc. Entbieten N. allen vnnd jeden Churf: Fürsten, Geist-

lichen vnd Weltlichen, Prelaten, Graffen, Freyherrn, Herrn, Rittern, Knechten, Landtmarschalchen, Landtshaubtleithen, Landtvögten, Haubtleithen, Vitzthomben, Vögten, Pflegern, Verwesern, Ambtleithen, Landtrichteren, Schultheissen, Burgermaistern, Richtern, Räthen, Burgern, Gemaidten, vnd sonst allen Vnsern, vnd deß Reichs Vnderthanen, vnnd Getrewen. So dan allen vnnd jeden, Vnsern, vnd des H. Reichs Kriegsheers zugethanen Generallen, Obristen, derselben nachgesetzten, hochen, vnd nideren Officirn, vnd befelchs Haabern, auch gemeinen Soldaten, zu Roß vnnd Fueß, was würden Standts: oder wesens die seindt, denen diß Vnser Käyserliches Patent, oder glaubwürdige Abschrifft davon fürkombt, Vnser Freundschafft, Kayserliche Genadt, vnd alles guts, vnd geben E: L: L: A: A: und Euch hiemit Freundt: Vetter: Schwäger: vnd Genediglich, zuvernemben, Ob Wir Vns wol billich keines anderen versehen, alß daß denen, von weilandt Käyser Rudolph vnd Matthia so wol, alß Vnserm in Gottseeligruhenden Herrn Vattern, vnd negsten vorfarern am Reich, Käyser FERDINANDO dem Andern, Christmiltesten andenckens, zu Handthabung deß mit sonderbaren Costen vnd vilfeltiger bemiehung, im H. Römischen Reich angerichten, vnd mehr dann einmal reformirten, also in zimblichen Guttengang gebrachten Ordentlichen Käyserlichen Postwesens: Hingegen aber abschaffung deren, von einer Zeit zur anderen eingerissenen Hochschädlichen vnnd nicht wenig verhinder: vnd nachtheiligen vnleidentlichen excessen, deß von Etlichen Ständten deß Reichs hin: vnd wider de facto auffgerichten Nebenpostenwercks vnd Metzger Posten, viel vnderschidtlich außgangen, vnd ins Reich offtmals publicirten Mandaten vnd Patenten, wie vor disem geschehen, also noch ferner, der obligendten schuldigkeit nach, llerseits hette nachgesetzt, vnd gemeß gelebt, berierte excess, auch

zuverhietung Klag, vnd bestraffung der Vbertretere allerdings eingestelt worden sein. So haben wir doch auß denen, Vns von der Edlen Vnsern lieben andächtigen Alexandrina Gräffin von Taxis Verwittibten, als Vormunderin Ihres Minderjährigen Sohns, vnnd belehneten Erb-General-Postmaisters, Lamoralis Claudij Graffen von Taxis eingebrachten Klagen vernemben müssen, daß solchen außgangenen Käys: Mandaten vnnd Patenten, ohne einigen gezimenden respect zumallen aber von den geringeren Reichsstendten gantz zu wider vnd entgegen gehandelt worden, in deme bey denen Reichsstätten Nürnberg, Augspurg, Cölln, Franckfurth, vnnd Regenspurg, auch anderer mehr Stätt gewisse Personen, welche Sie Ordinari Potten nennen, verordnet, die Wochen zwey mahl auß vnd abgehen, vnd nit allein die Brieff an den Orth oder Statt, dahin besagte Potten verschickt werden, sondern auch andere Brieff vnderwegs, zwischen den Stätten, dahin Sie auß vnd eingehen, vnd dann ferners dergleichen Brieff, so weiters, alß etwan nachher Italien, Franckreich, Hispanien, Engellandt, Hollandt, vnd andere Provincien gehörig eigenes gefallens auf: vnd annehmen, vnd Ihren jedeß Orths habendten Directoren vnd Confidenten, zu weiterer bestell: vnnd lieferung geben, vnd zutragen, das auch zu desto besserer fortsetzung Ihres vnfuegs vnd samblung der Brieff denen auffgeworffenen Potten, in Stätten sonderbahre Bottenheuser außgezeigt, ia gewisse Persohnen zu dero Direction bestelt, vnnd gesetzt worden, welches nun solche sachen sein, so Vns an Vnsern wolhergebrachten Käys: Regal deß Postwesens wie auch denen sambtlichen Churfürsten deß Reichs, zu nicht geringen Praeiuditz, vnd nachtheil, vnd benebens zu defraudirung, vnd gäntzlicher vndertruckhung der wolangerichten Käyserlichen Ordinari Posten gereichen, hingegen aber die Stätt, vnd Handelsleuthe, deß neben Pottenwercks sich zu

Ihren mercklichen Vorthail vnnd Priuatnutzen, mit verwexelung, ein vnnd außführnng, vieler ohne daß Verbottener Vnleidentlicher schädlicher Müntzsorten vnd Contrabanten, alß auch absterung der Zöll, vnd Meuthen Straffmessiger weiß miß brauchen, welches Wir aber lenger zugedulten oder nach zusehen gar nit gemeint, sonder denen hier wider vilfeltig außgangener Käys: Mandaten vnnd Patenten, nit weniger alß Allerhöchstgedachte Herrn vorfahren am Reich Römische Käyser gethan, auch zu inhaeriren vnd selbige mit denen, hiebevor einverleibten scharpffen Penen vnd Straffen zuerfrischen auch diß angemaste neben Pottenwerck sonderlich an den Orthen, wo die Posten ohne daß gelegt seindt, Wir woll befuegt, also auch, auff vorher eingefordertes guttachten deß gesambten Churfürstlichen Collegij vnd mit zeitigem Rath desselben sambt oberzelten, vnd allen anderen eingerissenen vnleidentlichen Excessen abzuschaffen, vnd allerdings auffzuheben, gäntzlich entschlossen sein. In massen Wir dann zum Ersten, vnnd vor allen dingen alle sonderlich in vorernanten Reichsstätten vber daß Pottenwesen angesetzte Directores vnd angeordnete sonderbare Pottenheuser, vnd gemeine samblung der Brieff bey vnnachleßlicher Straff inhibirn, vnd hirmit ernstlich auffheben, vnd abschaffen, auch zu dem Ende, Vorgemelter Gräffin von Taxis, alß Vormundterin Ihres Minderjährigen Sohns vnd Generall Obr: Postmaisters Lamoralis Claudij Graffen von Taxis befelch auffgetragen, geben Ihro vnd denselben auch, dessen hiemit Vnsern vollkommenen Gewalt, vnd Wollen, das Sie für sich selbsten, oder durch Ihre nachgeordnete Officirer, vnd Diener die obernandte Metzger, vnd dergleichen eingeschlichene neben Posten, vnnd Pottenwerck, alß weit sich dasselbe den Reformirten Käys: Postwesen, es sey in Stätten, oder auffm Landt, hinderlich nachtheilich oder wider fueg vnd gebür extendirt zu sein befindet abthun,

thun, vnnd was dargegen diensamb vnnd Nutzlich sein mag an-ordnen, fürnemben, vnd fortsetzen sollen darauff Wir E: LL: AA: vnd Euch hiemit Freundt: Vetter: Schwäger: vnnd Gnä-diglich ersuchen von Röm: Kays: Macht. Ernstlich befelhendt vnd wollen, daß E: LL: AA: vnd Ihr mehrbesagte bißhero nach vnd nach eingerissene, vnd lenger vnleidtliche schwere mengl vnnd müß-brauch, villbesagten Metzger Posten, vnd Vns vnverpflichts ne-ben Pottenwerck, alß weit dieselbe von den Kauffhandls Leuthen vnd Stätten, dem Ordentlichen Käys: Postwesen zu nachtheil, abbruch oder schaden wider fueg vnd gebür extendirt zu sein sich befindet, allenthalben durchs gantze H. Reich, auch Vnserer Erb Königreich, vnd Landten, abschaffen, diejenigen so sich Ich-tes darwider vnderfahren bestellen vnd bedienen, Hinfüro durch E: LL: AA: vnd Ewre Chur: Fürstenthumb, Stätt vnd Gebiet, weder zu Wasser noch zu Landt Passiren lassen, sondern dieselben auff mehrbesagter Gräffin Wittibin von Taxis oder derselben Er-ben vnd nachgeordneten befohlmechtigen Posthaltern vnd Postpot-ten erinnerung vnd anrueffen niederwerffen, die vnderlegte Roß oder Potten, dardurch bißhero die Metzger: oder neben Posten, Ihre Brieff vnd Sachen, auß vnd eingeführt, oder führen las-sen alßbald auff, vnd außheben: bey welchen nach disem Vnsern Kays: Mandat vnd Gebott, dergleichen Roß oder Potten zu dem effect vnd Ende, wie verstandten befunden, von Stundt an, den oder dieselbigen in gefengliche Hafft legen, vnd sambt Confisci-rung alles, so Sie bey sich haben, jedesmalß vmb ein Hundert Goltgulden, halbe den Armen deß Orths, wo die vbertrettung beschicht, vnd den Rest zu erstattung der vnkosten vilgemelter Gräffin von Taxis, vnd dero Minderjährigen Sohn, oder Ih-ren befohlmechtigten, vnd nach geordneten Posthaltern, vnd Post-botten, alß den anfagern solcher verwürckhter Buß, [illegible]

verdiente Straff zu lifferen anhalten. Item ob jemandt von offt-berierten Metzgern, oder andern zum ordentlichen Postwesen, vnverpflichten Potten, in fortführung der Brieff auch andern sachen zu Roß vñ Fueß abwechßlen, vnd Posthörnl zu führen sich vnderstehen würde, den oder dieselbe gleicher gestalt, vnd auffmaß wie gehört in negstbestimbte Straffen, ohne vnderschidt oder ansehen der Persohn exequirn. Wollen aber einige Stätt: Burger Kauf: oder Handelsleuth, in Ihren vorfallendten angelegenen eigenen geschefften, vnd Nöthen sich anderer Potten mit zue: vnd außführung Ihrer particular Brieff und Sachen, vnd Vnserer Ordinari Posten nit gebrauchen, mögen Sie gleichwol daßselbig jedoch der gestalt thuen, das von der Statt, oder Ställ da die abfertigung beschicht, an den Orth dahin die Reiß es sey zu Roß oder Fueß gehörig, ohne einige abwechßlung, vnd nit mehr dann durch ein Persohn oder Potten (der oder die auch kein Posthörnl führn) und sich anderer gemeiner Brieff versamblung enthalten sollen, vnd anderer gestalt nicht verrichtet, die Vbertreter dessen aber mit vnnachleßlicher ernster Straff angesehen werden. Letztlichen keinem, was wirden oder Standts er sey, der entweder nicht von Vns selbst abgefertiget ist, oder von offtgemelten General, oder seinen nachgeordneten Posthaltern, das er zum Ordentlichen Postwesen verpflichtet oder geschworen, seine Vrkundten auff zulegen hat, durch die Postheuser, oder auch Stätt vnd Thor, welcher Endten zu Vnser vnd deß H. Reichs, oder auch Vnserer Erb Königreich vnd Landten, die Post gesucht oder genommen wird, mit nichten Passiren oder durch lassen, sonder die, welche aigentatiglich eines sonderbaren Postierens oder Posthörner anhenckens sich anmassen, vberall Arrestiren niderwerffen, vnd neben abnemmung Ihrer Posthörner, Roß, auch alles so sie bey sich haben, mit 50. Goltgulden, halb den Armen, vnd halb den

Ansagern, solcher Verwirckhlichen Buß, so offt einer freventlich darwider gehandelt zu haben ergrifen wird, zu bezahlen anhalten vnd bestraffen. Welcher gestalt sich aber ein jeder in diesen oder andern beym reformirten Ordentlich Postwesen, so wol mit auß: vnd einführung der Brieff Persohnen, vnd sonsten zuverhalten, solches wirdt zu menniglichs verwahrung in Obernandter Taxischen Wittib vnd Erben nammen bey den Postheusern allenthalben verkündet, oder auch in Schrifften angeschlagen, vnd hinder lassen werden. Wollen Wir E: LL: AA: vnd Euch nicht bergen, die werden disem Vnserem Käys. Gebott der schuldigkeit vnd gebür nachzuleben, vnd wider die Vbertreter desselben, auff begern Vilgedachter Taxischen Erben, vnnd Diener Ernstlich zuverfahren wissen. Es beschicht auch hieran Vnser Ernst vnd Endtlicher willen vnd meinung.

Geben in Vnser Statt Wienn den 12. Augusti Anno 1637. Vnserer Reiche deß Röm. im Ersten, deß Hungarischen im Zwelfften, vnd deß Behaimbischen im Zehendten.

Ferdinand

V: Peter Hainrich von Stralendorff Freyherr.

Ad Mandatum Sac: Caes: Maiest:

proprium.

M. Arnoldin von Clarstein.

C.

Post-Departement.

Ober-Aufsicht des gesammten Postwesens im Staate Preussen.

Der Kurfürst Friedrich Wilhelm der Große, von dem allgemeinen Nutzen und dem hohen Werthe der Postanstalten überzeugt, fand es dem Zwecke angemessen und nothwendig, dieser wichtigen Einrichtung auch dadurch Gewicht und Ansehen zu geben, daß er an deren Spitze einen Staats-Minister stellte. Nur ein solcher konnte, vermöge seines Wirkungskreises, seiner Macht und Unabhängigkeit von andern Departements, den Verordnungen Nachdruck verschaffen und Befolgung erzwingen, ohne sich den Rückfragen anderer Behörden, oder Verant-

wortungen aussetzen zu dürfen. Eben dieses hohen Ranges wegen, den der jedesmalige Chef des Postwesens bekleidete, blieb er auch nur von den unmittelbaren Bestimmungen des Monarchen, als einzigen Oberhaupts, abhängig, und seine Verwaltung unbeschränkt.

Vor 1711 wurden sämmtliche Postangelegenheiten in einem besondern Zimmer auf dem Königlichen Schlosse in Berlin verhandelt *); der Versammlungsort des Collegiums — der Chef und Rath — wurde: Postkammer, der General-Postmeister, bis zur Ernennung des Grafen von Wartenberg: Ober-Post-Director, der jedesmalige Rath: Post-Director, die Unterbeamten: die Hof-Postkammer- und Hof-Post-Secretairs und der Kanzleidiener: Hof-Postkammer-Diener genannt. Jene Postkammer ließ König Friedrich I. 1711 auf die Vorstellung seines bald nachher in Ungnade gefallenen Günstlings, des Erb-General-Postmeisters von Wartenberg, in das dem Schlosse schräg über (jenseits der Spree an der langen Brücke) liegende von Schardensche Erbenhaus verlegen, das Hauptstockwerk aber zur Wohnung des Grafen, der bisher auf dem Schlosse wohnte, prächtig einrichten. Diese Verlegung hatte zugleich zur Folge, daß seit der Zeit die Postkammer oder das Directorium des Postwesens, mit Einschluß seiner sämmtlichen Beamten General-Post-Amt, die eigentliche

*) Die wichtigsten Sachen und die Vorschläge zur Besetzung der Postmeisterstellen trug der Chef dem Monarchen selbst vor, der Rath dagegen die minder wichtigen Gegenstände dem General-Postmeister in unbestimmten Stunden, solche aber, die nach den Postverordnungen zu entscheiden waren, decretirte dieser sogleich, und unterschrieb mit dem Chef gemeinschaftlich die Reinschriften (munda): die Bestallungen der Postwärter und Postillons aber allein, als Post-Director und zwar Namens des Regenten.

Expedition der Posten aber Hof-Post-Amt*) benannt wurden und sich dadurch noch gegenwärtig unterscheiden.

Zwei Jahr nachher (1713) wurde das General-Post-Amt mit dem damals errichteten General-Ober-Finanz-Kriegs- und Domainen-Directorium — kürzer auch General-Directorium genannt, gewissermaßen vereiniget indessen durch ein neues Reglement vom 21sten Februar 1719 wieder davon getrennt, und wegen des starken Anwachses und der Wichtigkeit der Postsachen, besonders wegen der Streitigkeiten mit dem Kaiserlichen Hofe und den auswärtigen Postdirectorien — die doch nur von eigentlichen Post- und Sachkundigen beurtheilt und entschieden werden können — als ein selbstständiges besonderes Collegium eingesetzt. Zwar sind in der Folge noch verschiedene wichtige Postangelegenheiten — weil sie zugleich in andere Zweige der Staatswirthschaft eingriffen — mit dem General-Directorium, als der höchsten Behörde in Landes-Finanzsachen, gemeinschaftlich verhandelt worden, seit dem Jahre 1745 aber steht das Postwesen in sämmtlichen Provinzen unter der unbeschränkten Leitung und Aufsicht des General-Postmeisters als Chefs. Obgleich in neuerer Zeit (1799) jene Verbindung verschiedener bis dahin getrennt gewesener Collegien z. B. das Banco-, das Post- und Lotterie-Departement ꝛc. wieder hergestellt wurde, und zu dem Ende, wie vormals bei der Errichtung jener Oberbehörde ein Geheimer Postrath als wirklicher Geheimer-Ober-Finanzrath und Mitglied des General-Directoriums alle wichtige Postangelegenheiten, vortrug, die nämlich den Geschäftskreis an-

*) bestand vor 1698 aus dem Hof- und Botenmeister und 3 Postschreibern (Secretairs). Zwölf Jahr später (1710) waren schon 7 Beamten nothwendig.

derer Departements, oder allgemein gesetzliche Anordnungen betrafen: so hörten doch auch diese Vorträge unter dem General-Postmeister-Amte des Premier-Ministers Grafen von der Schulenburg nach und nach auf. Die gegenwärtige Einrichtung der Staatsverwaltung aber bewirkte, wie bekannt, die gänzliche Aufhebung des General-Directoriums.

Der jetzige General-Postmeister, als Chef des gesammten Postwesens, entscheidet in allen das Postwesen angehenden Vorfällen, erläßt Verordnungen und Verfügungen, besetzt alle Ober- und Unter-Dienststellen und übt die unmittelbare Gerichtsbarkeit in allen Beschwerden, Streitigkeiten und Vergehungen aus, insofern letztere sich nicht zu einer fiskalischen und Criminal-Untersuchung eignen, als welche nach den neuern Bestimmungen für die Ober-Landesgerichte gehören.

An den General-Postmeister unmittelbar, oder mit der Aufschrift und Anrede: „An Ein Hochlöbliches — oder Hochpreisliches — Königliches General-Post-Amt in Berlin" müssen daher alle Berichte, Gesuche und Klageschriften gerichtet werden, welche das Postwesen und dessen Beamten angehen.

Auch den Nicht-Postbeamten ist es vielleicht nicht gleichgültig, die sämmtlichen General-Postmeister, von der Entstehung oder Gründung dieser Staatswürde an bis auf die gegenwärtige Zeit in ihrer Reihefolge hier namentlich zu finden, und unter diesen sich der in der Postgeschichte merkwürdigen Männer zu erinnern, welchen die Postanstalten das Gute zu verdanken haben, was durch ihren Geist, regen Eifer und durch treue Erfüllung ihrer Berufspflichten zum Besten des Gemeinwesens hervorgebracht und eingeführt, jetzt noch sichtbar fortwirkt.

Reihefolge
der
Post-Chefs oder General-Postmeister.

(Zu bemerken, daß in frühern Zeiten bis zum Grafen von Gotter sämmtliche Chefs sich General-Post-Directoren in öffentlichen Blättern nannten.)

1.
Otto, Reichsfreiherr von Schwerin.
1652 bis 1679.

Wirklich Geheimer Etatsrath (Staatsminister), Ober-Hofmeister, Erbkämmerer der Kurmark, 1652 General-Post-Director, 1658 erster Minister und Ober-Präsident des Geheimen Raths. Starb den 14. Julius 1679, 63 Jahr alt.

Post-Rath Michael Matthias, (Sohn des Geheimen Raths, nachmaligen Vice-Kanzlers, Daniel Matthias,) Kurfürstlicher Kammerkanzlei-Registrator. 1647 Post-Commissarius, 1650 Kammerrath, Hofrentmeister und General-Post- und Salzkassen-Rendant. 29. September 1654 Post-Director (Postrath) auch Ober-Aufseher (General-Inspektor) sämmtlicher Posten, starb im März 1684 in einem hohen Alter. (S. Band I, S. 172, Note t). Der Post-Chef zog den Matthias in allen Post-Angelegenheiten zu Rathe, trug dessen Vorschläge und Meinungen dem Beherrscher vor und ließ solche, nach dessen geschehener Genehmigung, ausführen.

2. Friedrich

2.

Friedrich von Jena.

1679 bis 1682.

Vorher Professor juris an der Universität zu Frankfurt, nachher Gesandter in Schweden und Polen, seit 1655 wirklich Geheimer-Staatsrath (Minister) und am 1. December 1679 Ober-Post-Director und Chef des Postwesens und Kanzler. Entlaßen den 5. September 1682, starb im September des folgenden Jahres 1683, alt 63 Jahr.

3.

Paul von Fuchs.

1682 bis 1698.

(Aus dem Bürgerstande, Sohn eines Superintendenten in Stettin) Professor juris an der Universität in Duisburg, 1670 Amts-Kammer-Secretair, 1673 Geheimer Staats-Secretair, 1674 Hofkammer-Rath, 2. September 1682 Geheimer-Staatsrath (Minister) und drei Tage nachher, am 5. September, Ober-Post-Director. Erhielt 1688 den nachfolgenden von Dankelmann zum Gehülfen, übernahm die Gesandschaften nach Cöln und Holland, wurde 1695 Consistorial-Präsident und Lehnsdirector, legte 1698 das Ober-Post-Directoriat ganz nieder, wurde 1700 vom Kaiser Leopold in den Reichsfreiherrnstand erhoben, und 1703 Kanzler von Pommern. Starb den 7. August 1704, alt 69 Jahr.

4.

Eberhard Christoph von Dankelmann.

1688 bis 1697.

Im Jahre 1663 Erziehungs-Director beim Kurprinzen Friedrich, 1665 Titularrath, 1669 vortragender Rath bei der Re-

gierung in Halberstadt, 1676 bei der in Cleve, bald nachher Geheimer Kammer- und Lehnsrath, den 20. Mai 1688 Geheimer Staatsrath (Minister) und am 6. Junius zweiter Ober-Post-Director und Gehülfe des von Fuchs, 1695 Premier-Minister und Ober-Präsident, wurde 1697 entlassen, starb 1722, alt 79 Jahr.

5.

Wolfgang von Schmettau.
1698 bis 1700.

Churpfälzischer Geheime Rath, 1685 Kurbrandenburgscher Geheime Staatsrath (Minister), nachher Gesandter bei den General-Staaten, 2. Mai 1698 zum Ober-Post-Director ernannt und durch die Bestallung vom 7. August 1699 bestätiget. Trat im Junius 1700 die General-Postmeisterwürde an seinen Nachfolger ab, übernahm die Gesandschaft im Haag und starb dort 1711, alt 63 Jahr.

6.

Johann Casimir Kolbe, Reichsgraf v. Wartenberg.
1670 bis 1711.

Johanniter-Ritter, Geheimer Rath und Ober-Stallmeister des Pfalzgrafen von Simmern, 1690 Schloßhauptmann in Oranienburg, 1694 Domprobst in Havelberg, 1696 Ober-Stallmeister und Ober-Kammerherr, 1697 Inspector aller kurfürstlichen Lustschlösser, 1698 General-Oeconomie-Director, 1700 Ober-Kämmerer und Erster Staatsminister, Erbstatthalter in allen zur Orangeschen Succession gehörenden Fürstenthümern, Graf- und Herrschaften, Oberstallmeister, Oberhauptmann aller Chatoulämter (Königlichen Domainen) General-Erb-Postmeister, Marschall des Königreichs Preussen, Protector aller Königlichen

Akademien, Ritter und Kanzler des schwarzen Adler-Ordens. Entlassen und pensionirt den 7. März 1711, starb in Frankfurt am Main den 4. Julius 1712, alt 69 Jahr.

7.

Ernst Bogislav von Rameke.

1711 bis 1719.

Seit 1709 Ober-Cämmerer und Ober-Marschall, Geheimer-Hoffammer-Präsident, Ober-Domainen- und Chatoul-Director, 1711 Geheimer Staatsminister, übernahm am 1. Januar 1711 das General-Postmeisteramt, förmlich ernannt den 24. Februar und bestätigt als General-Post-Director den 15. Februar 1712, Protektor der Königlichen Akademie der Wissenschaften, 1713 Präsident des errichteten General-Directoriums, Burgrichter zu Bublitz und Ritter des schwarzen Adler-Ordens. Entlassen im Januar 1719, starb 1726, alt 52 Jahr.

8.

Friedrich Freiherr von Görne.

1719 bis 1745.

1703 Hof- und Legationsrath, und Domherr zu Brandenburg, 1706 Director der Kammer in Halberstadt und der Landschaft, 1708 Kurmärkscher Vice-Kammer-Präsident, 1711 Landshauptmann in Beeskow, Hof-Staatsrath und Geheimer Hoffammer-Rath, 1712 Hofrenthey-Direktor, 1719 wirklicher Geheimer Staatsrath, Finanzminister und General-Post-Director, 1723 Vice-Präsident des General-Directoriums, Ritter des schwarzen Adler-Ordens. Erhielt, wegen Altersschwäche, 1734, den bisherigen Post-Rath rc., nunmehrigen Staatsminister von Marschall, als zweiten General-Postmeister zum Gehülfen, starb 1745, alt 75 Jahr.

9.

Samuel von Marschall.

1734 bis 1749.

1717 Geheimer Hofrath beim General-Directorium, Postrath und Geheimer Kabinets-Secretair, 1720 Kirchenrath und Vice-Schuldirector, 1721 Geheimer Kabinetsrath, 1723 Geheimer Ober-Finanzrath und Director der Rekrutenkasse, 1726 Vice-Director der Landschaft und Director des Potsdamschen großen Waisenhauses, 1731 Director der Städtekasse, 1732 Landrath des Niederbarnimschen Kreises, 1734 Staatsminister, zweiter General-Postmeister, und Director der Landschaft, des Domkirchen Directorii und Joachimsthalschen Gymnasii, 1737 Vicedechant des Hochstifts in Havelberg, 1744 Ober-Vorsteher der Parochial-Kirche, 1745 Ehrenmitglied der Akademie der Wissenschaften, 1746 General-Postmeister und Chef des Postwesens, Ober-Curator aller Universitäten. Starb den 11. December 1749, alt 59 Jahr.

10.

George Dettlof von Arnim.

1750 bis 1753.

1711 Kammerjunker, Ober-Heroldsrath und Landvoigt der Uckermark, 1712 Geheimer Justizrath, 1738 Geheimer Staats- und Kriegsminister, Präsident des Geheimen Justizraths und Tribunals, Lehns-Director, Johanniter-Ordensritter und Comthur zu Werben, 1743 Ehrenmitglied der Akademie der Wissenschaften, und 1745 Curator derselben, 13. Januar 1750 General-Postmeister und Chef, Director der Kurmärkschen Landschaft und Ritter des schwarzen Adler-Ordens, starb 1754, alt 75 Jahr.

11.

Gustav Adolph Reichsgraf von Gotter.

1753 bis 1762.

Geheimer Rath und Gesandter des Herzogs von Sachsen-Gotha in Wien, 1728 Geheimer Staatsrath, 1731 Gesandter in Wien und im Ober- und Niedersächsischen Kreise, 1740 Ober-Hofmarschall und Reichsgraf, 1744 Mitglied der Akademie, den 3. December 1753, Geheimer Staats- und Finanz-Minister und General-Post-Director, Ritter des schwarzen Adler- und Alexander Newsky-Ordens, 1757 Curator der Akademie. Starb 1762.

12.

Heinrich IX. Graf von Reuß.

1762 bis 1769.

1738 Referendarius, hiernächst Kammergerichtsrath, 1748 Vice-Präsident des Tribunals, 1752 Geheimer Staats- und Justiz-Minister, Ober-Hofmarschall, Erbmarschall von Falkenburg und Limburg, Erb-Kammerherr des Herzogthums Luxemburg, Ritter des schwarzen Adler-Ordens, Chef des Ober-Collegii Medici, 1762 General-Postmeister und Chef des Postwesens, Director der Kurmärkschen Landschaft und Städtekasse, Präsident des Banco-Directoriums. Legte die General-Postmeisterwürde nieder den 16. April 1769, starb den 16. September 1780, alt 70 Jahr.

Mit ihm zugleich von 1766 bis 1769 die

Französischen Post-Administratoren:

Jaques Marie Bernard, General-Intendant,

Edéme Guiard, General-Regisseur, wurde 1767 entsetzt,

Jaques Gilbert de la Hogue, General-Regisseur,

wesens, den 24. Junius 1800 General-Postmeister und Chef des Postwesens. Legte den 9. Julius 1807 seine Würden nieder in einem Alter von 65 Jahren.

17.

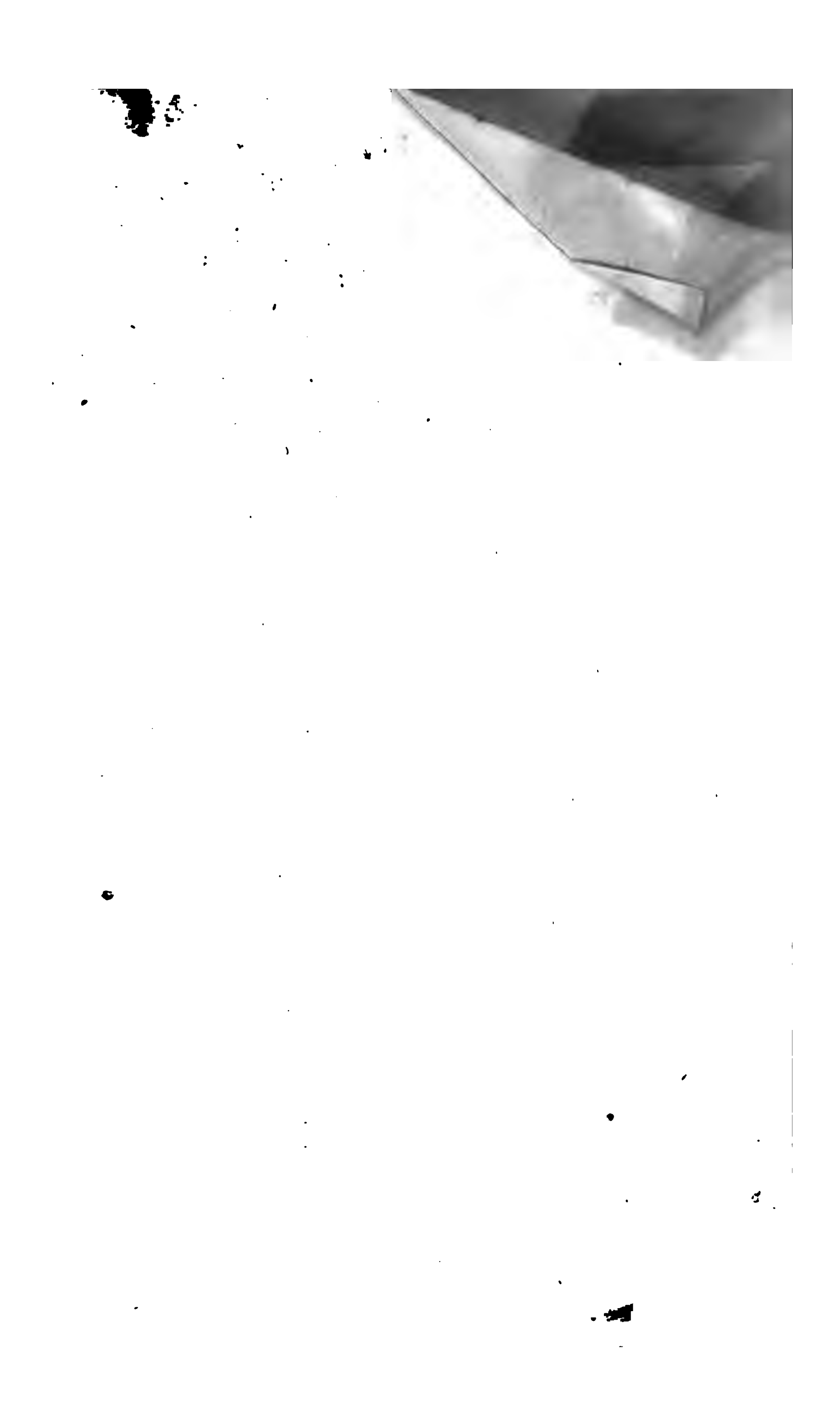
Johann Friedrich von Seegebarth,
von 1808 bis 1821.

Im November 1767 Expedient bei der Geheimen Staatskanzlei, den 10. August 1770 expedirender Secretair beim General-Postamte, im September 1773 Post-Inspector und Ober-Post-Director, 7. September 1774 Hof- und Postrath, September 1776 Kriegs- und Domainen-Ober-Rechnungsrath, 20. October 1786 Geheimer Postrath, 23. März 1789 adjungirter und seit dem 11. November 1791 wirklicher Hof-Postmeister, 1799 Geheimer Ober-Finanzrath, 7. October 1803 Director und den 24. Januar 1806 Präsident des General-Postamts, 23. November 1808 General-Postmeister und Chef des Postwesens, 18. Januar 1810 Ritter des rothen Adler-Ordens, in den Ruhestand gesetzt und pensionirt den 18. Junius 1821 — starb den 11. December 1823, alt 76 Jahr.

18.

Karl Ferdinand Friedrich von Nagler,
seit 1821.

Den 23. März 1802 Geheimer Legationsrath — 1808 adjungirter General-Postmeister — 22. October 1809 Geheimer Staatsrath — den 18. Junius 1821 Präsident des General-Postamts und Dirigent des gesammten Postwesens — 4. April 1823 General-Postmeister — im J. 1824 Minister und Gesandter bei der Bundesversammlung, Großkreuz des rothen Adler-, Leopolds-, St. Stanislaus-, Alexander-Newsky- und Nordstern-Ordens.




320



